مبادرة الحزام والطريق
THE BELT AND ROAD INITIATIVE

طريقا الحرير القديم والجديد

خلق عالم مترابط بين الشرق والغرب

CHINA'S LIGHT SHINES AGAIN ON THE WEST ROAD

Building an Interconnected World

رئيس التحرير: ليو وي



外文出版社
FOREIGN LANGUAGES PRESS

الدار العربية للعلوم ناشرون
Arab Scientific Publishers, Inc.

طريقا الحرير القديم والجديد
خلق عالم مترابط بين الشرق والغرب

CHINAS LIGHT SHINES AGAIN ON THE WEST ROAD
Building an Interconnected World

مبادرة الحزام والطريق
THE BELT AND ROAD INITIATIVE

طريقا الحرير القديم والجديد

خلق عالم مترابط بين الشرق والغرب

CHINA'S LIGHT SHINES AGAIN ON THE WEST ROAD
Building an Interconnected World

رئيس التحرير: ليو وي

外文出版社
FOREIGN LANGUAGES PRESS

الدار العربية للعلوم ناشرون ش.م.ل
Arab Scientific Publishers, Inc. SAL

This edition was published in 2017 by Arab Scientific Publishers Inc. and Foreign Languages Press Co., Ltd.

الدار العربية للعلوم ناشرون ش.م.ل
Arab Scientific Publishers, Inc. SAL

外文出版社
FOREIGN LANGUAGES PRESS

China's Light Shines Again on the West Road
Building an Interconnected World

ردمك 978-614-02-3422-2

الطبعة الأولى: كانون الثاني/يناير 2018 م - 1439 هـ

الدار العربية للعلوم ناشرون ش.م.ل
Arab Scientific Publishers, Inc. SAL

عين التينة، شارع المفتي توفيق خالد، بناية الريم
هاتف: 786233 - 785108 - 785107 (1-961+)
ص.ب: 5574-13 شوران - بيروت 2050-1102 - لبنان
فاكس: 786230 (1-961+) - البريد الإلكتروني: asp@asp.com.lb
الموقع على شبكة الإنترنت: http://www.asp.com.lb

facebook.com/ASPArabic
twitter.com/ASPArabic
www.aspbooks.com
asparabic

تصميم الغلاف: **علي القهوجي**

التنضيد وفرز الألوان: **أبجد غرافيكس**، بيروت - هاتف 785107 (1-961+)
الطباعة: **مطابع الدار العربية للعلوم**، بيروت - هاتف 786233 (1-961+)

مقدمة

إن طريق الحرير الذي يتخذ من التبادلات الاقتصادية والثقافية والدبلوماسية القائمة على السلام والصداقة والمساواة بين الصين والدول الأجنبية مضمونا رئيسيا، يتمتع بتاريخ عريق في الصين، ويحدث تأثيرا عميقا يتجاوز الزمان والفضاء حتى يشع إلى العالم كله. شكلت أجراس قوافل الإبل التي كانت تجتاز الصحراء، والصفوف من السفن الشراعية التي كانت تتحدى البحار.. طرق التبادلات الاقتصادية والثقافية بين الشرق والغرب في العالم القديم، مما عزز التقدم المشترك بين العالمين الشرقي والغربي في النواحي السياسية والاقتصادية والتكنولوجية والثقافية وغيرها عبر طريق الحرير.

بعد نحو ألفي سنة من التغيرات الهائلة، بث طريق الحرير القديم نورا جديدا مع نهضة الاقتصاد الصيني في القرن الحادي والعشرين. لكن في ظل دخول النمو الاقتصادي العالمي إلى فترة عنق الزجاجة، طرحت الصين مبادرة الحزام والطريق، آملة في إعادة إنهاض الجسر التجاري القديم بين الشرق والغرب، وتعظيم نظرية السلام والتنمية المتسمة بالانفتاح والكسب المشترك.

ولا تعد الصين مبادرا للبناء المشترك لحزام والطريق فحسب، بل منفذا مسؤولا وجريئا. وفي السنوات الماضية، تم رسم الخطة العامة لمبادرة الحزام والطريق، وإنجاز فترة التعبئة لها، والتحول من الأفكار النظرية إلى تفاهم العقليات، وبدأت المبادرة تدخل المرحلة الجديدة للحراثة العميقة والدفع الشامل. وترغب الصين في أن تعمل مع مختلف الدول المشاركة سوية، وتتشاور معها على قدم المساواة مع أخذ مصالح مختلف الأطراف في عين الاعتبار وتجسيد متطلبات مختلف الأطراف، سعيا لبناء طريق الحرير الأخضر وطريق الحرير الصحي وطريق الحرير الذكي وطريق الحرير السلمي، وجعل شعوب دول العالم تتمتع سوية بثمار البناء المشترك

وعليه تعتبر مبادرة الحزام والطريق خطة عظيمة لإنهاض روح طريق الحرير، تتفق مع تيار العصر المتسم بالسلام والتنمية والتعاون والكسب المشترك، وترسم صورة رائعة للتجاوب بين الشمال والجنوب، والتبادل بين الشرق والغرب، والتعاون والصداقة من خلال تناسق السياسات وترابط المنشآت وتواصل الأعمال وتداول الأموال وتفاهم العقليات. وتسهم التكملة المتبادلة للاحتياجات وتبادل التفوقات وتشاطر الفرص والمواجهة المشتركة للتحديات في حشد الآراء المشتركة حول التنمية المشتركة وتحقيق الازدهار المشترك لطريق الحرير.

لذلك يعد تناسق السياسات ضمانا هاما لبناء الحزام والطريق. وبتتبع الزيارات التي قام بها الرئيس الصيني شي جين بينغ منذ سبتمبر 2013، يمكن الإدراك بأن الصين تتواصل حاليا مع المزيد من الدول والأقاليم لدفع البناء المشترك للحزام والطريق، وتسعى للتوصل إلى آراء مشتركة جديدة حول التعاون بلا انقطاع عبر تعميق المنفعة المتبادلة والكسب المشترك وتعزيز الثقة السياسية المتبادلة.

وهذا ما دفع الصين والدول والأقاليم ذات الصلة للعمل سوية لتعزيز التعاون في مشاريع الطرق العامة والسكك الحديدية والطيران والنقل البحري والطاقة والبنية التحتية المعلوماتية، حيث لا تقوم ببناء المنشآت الداخلية في البلدان المعنية فحسب، بل تقوم بالبناء المشترك للبنية التحتية العابرة للحدود التي تربط بين مختلف الدول، إلى جانب ربط شبكات البنية التحتية الإقليمية والعالمية. وعلى ضوء اختلاف الموارد ومتطلبات التنمية في الدول على طول الحزام والطريق، يقدم بناء الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا، والجسر الأورآسيوي الجديد، والممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغربي آسيا والممر الاقتصادي بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية والممر الاقتصادي بين الصين وباكستان والممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار، إسهاما في

ربط الأقاليم والمناطق دون الإقليمية التي كانت لديها اتصالات قليلة في الماضي، وكسر نمط التنمية الدولي المتمثل في الانقسام بين المركز – والأطراف، مما يتيح فرصة جديدة للتكامل الاقتصادي الإقليمي والعالمي. كما تحظى مبادرة ترابط المنشآت في إطار «الحزام والطريق» بإقبال كبير من مختلف الدول، حكومات وشعوبا، وحاليا تشهد النظرية الصينية حول التعاون في ترابط البنية التحتية العالمية، تحولا إلى نمط التعاون الدولي الجديد.

طريق الحرير القديم
الاكتشاف والاندماج

أولا، أصل "طريق الحرير" وخلفية تشكيله

1. ما هو "طريق الحرير"؟

يعتبر طريق الحرير رابطة كانت الصين تلجأ إليها لاستكشاف العالم الغربي والتواصل معه. ومن زاوية المعنى التقليدي، يشير طريق الحرير إلى الممر التجاري البري الذي انطلق من الصين القديمة، متجها إلى جنوب آسيا وغرب آسيا وأوروبا وشمال أفريقيا مرورا بآسيا الوسطى. ليس طريق الحرير طريقا محددا، وإنما شبكة ضخمة ومعقدة للطرق التجارية، التي يبدو كأنها شريط حريري يرف ويتلوى في الأراضي الأوروآسيوية الممتدة، وكان يكسب سمعته وتسميته نظرا لأن الحرير يعد واحدا من السلع الرئيسية التي كان ينقلها هذا الطريق.

بدأ التبادل الاقتصادي والتجاري بين الشرق والغرب في فترة الصين القديمة. في القرن الأول، كان عالم التاريخ الطبيعي جايوس سيكوندوس قد أطلق على الصين في كتابه "سجل التاريخ الطبيعي" "البلد المنتج للحرير". أما اسم "طريق الحرير"، فطرحه الجغرافي الألماني فرديناند فون ريشتهوفن في عام 1877. حيث أطلق على الطريق التجاري للحرير الذي ربط الصين والمنطقة بين نهر أمو ونهر داريا والهند في الفترة بين عام 114 ق.م وعام 127م، اسم "طريق الحرير". وفي أوائل القرن العشرين، كان العالم الجغرافي الألماني هاو جيرمان في كتاب "طريق الحرير القديم بين الصين وسوريا"، قد حدد المعنى الأساسي لطريق الحرير بشكل متزايد، ألا وهو ممر التبادل التجاري البري الذي انطلق من الصين متجها لجنوب آسيا وغرب آسيا وأوروبا وشمال أفريقيا مرورا بآسيا الوسطى.

يتخذ "طريق الحرير" الذي أسماه فرديناند فون ريشتهوفن، من خط رحلات تشانغ تشيان في أسرة هان الغربية وبان تشاو في أسرة هان الشرقية إلى المناطق الغربية، كأساس. كان الإمبراطور ليو تشه لأسرة هان قد أرسل تشانغ تشيان إلى المناطق الغربية في عام 138 ق.م، بما جعله رائدا لشق الطريق المؤدي إلى المناطق الغربية في عهد أسرة هان الغربية. وكانت هذه الرحلات إلى المناطق الغربية جعلت السلطة التي اتخذت السهول الوسطى عاصمة لها، تحصل على المفتاح لدخول العالم الغربي، وفي سبيل تعزيز الاتصال والتواصل مع الغرب، جند الإمبراطور ليو تشه عددا كبيرا من التجار لمزاولة التجارة في مختلف الدول بالمناطق الغربية باستغلال البضائع التي مونتها الحكومة. وصار معظم هؤلاء التجار المتنقلين إلى المناطق الغربية فيما بعد شخصيات غنية، مما جذب مزيدا من الناس لمزاولة الأنشطة التجارية في طريق الحرير، وحفز التطور الاقتصادي في المناطق الحدودية، كما دفع التبادلات المادية والثقافية بين السهول الوسطى والمناطق الغربية إلى حد كبير، فأضحى طريق الحرير سالكا منذ ذلك الوقت، وبدأ التبادل بين الشرق والغرب يدخل مرحلة الرخاء والازدهار.

ظل طريق الحرير قيد الاستكشاف والتوسيع، ولم يكن طرقا عديدة في أي وقت، وإنما شبكة مواصلات معقدة. وفي بداية القرن العشرين، طرح الصينولوجي الفرنسي المعروف إدوار تشافانس أنه باستثناء طريق الحرير البري المعروف، هناك طريق حرير بحري آخر، انطلق من السواحل الشرقية الجنوبية بالصين واجتاز المحيط الهندي. ويمكن أن يرجع تاريخ طريق الحرير هذا إلى عهد أسرة تشين، ومع انتقال المركز الاقتصادي لأسرة تانغ إلى الجنوب، وتقلص الحجم التجاري لطريق الحرير التقليدي، تشكل بالتدريج طريق الحرير البحري الذي اتخذ من قوانغتشو أو تشيوانتشو كنقطة البداية واتجه إلى جنوب شرقي آسيا حتى شمال أفريقيا، وشملت البضائع الرئيسية التي كان ينقلها ما صُنع في الصين من الحرير والشاي والخزف والمصنوعات الحديدية والبرونزية، إلى جانب البخور

والمجوهرات المنتقلة من الخارج إلى الصين. وفي فترة الإمبراطور يونغ له لأسرة مينغ، ومع نجاح الرحلات السبع التي قام بها تشنغ خه إلى المناطق الواقعة غرب الصين، حقق طريق الحرير البحري توسعا إلى أرجاء العالم في عهد أسرة مينغ، ودخل فترة ذروة ازدهاره، مما أثار حماسة العالم الغربي في إجراء الرحلات البحرية، لغرض اكتشاف الحضارة الشرقية.

لذلك، صار طريق الحرير قناة رئيسية لتقاسم الإنجازات والتقدمات التي حققها الإنسان، ونالت كثير من الاختراعات ذات الأهمية التاريخية استخداما واسع النطاق في العالم كله عبر طريقي الحرير البري والبحري، الأمر الذي أسرع خطى تقدم البشر إلى الأمام. ومن النطاق العالمي، يعد طريق الحرير ممرا يربط الأنشطة التجارية والتبادلات الثقافية في أوروبا وآسيا وأفريقيا حتى أرجاء العالم، فيتحلى بأهمية في نواح متعددة بما فيها الجغرافيا والاقتصاد والثقافة.

قامت الصين باستكشاف العالم عبر طريق الحرير بلا انقطاع، وفي الوقت نفسه، يتعرف العالم على الصين بالتدريج، فيستمر طريق الحرير هذا حتى الوقت الراهن بلا توقف، على الرغم من ازدهاره ثم انحطاطه في العصور الماضية. ونتابع اليوم المسار التاريخي لطريق الحرير، وذلك في سبيل إعادة إقامة تلك العلاقات القائمة بين الصين والعالم في الزمن القديم، مع البحث عن الإجابة المستقبلية.

2 . خلفية تشكيل "طريق الحرير"

تشكل "طريق الحرير" بعد مرور عملية طويلة، وقبل رحلة تشانغ تشيان إلى المناطق الغربية، وجدت تواصلات وتبادلات كثيرة بين القارات الآسيوية والأوروبية والأفريقية، ويعد ذلك الشكل الأولي لطريق الحرير المحدد نهائيا. انبثق تشكيل طريق الحرير من المحاولات الساعية لتحقيق التبادل بين مختلف الحضارات في العالم.

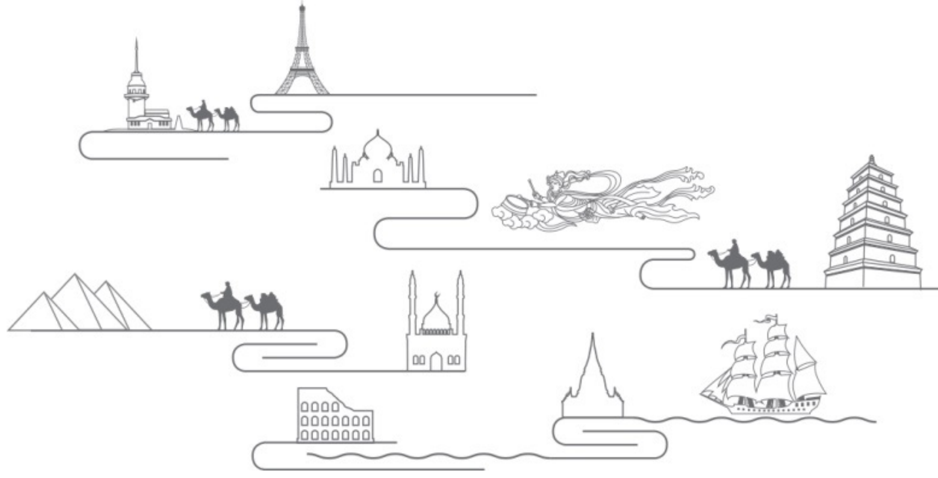
ترى وجهات النظر الحالية أن الحضارات الأوروبية والآسيوية والأفريقية القديمة كانت تتشكل في حالة العزل المتبادل. وبسبب تقيد الظروف الطبيعية ومستوى القوى الإنتاجية، كان يصعب على مختلف الحضارات أن تحقق التبادلات المباشرة بينها، لكن الإنسان حاول مد ذراع الاستكشاف إلى الاتجاهات المجهولة بلا توقف، فظهر نقل المعلومات والتبادل التجاري بين الشرق والغرب تدريجيا. وفي القرن السادس قبل الميلاد، انتقلت البضائع الصينية بما فيها الحرير، إلى اليونان، وفي عهد أسرة الممالك المتحاربة، جزم العلماء اليونانيون والرومانيون القدماء أن السهول الوسطى هي منطقة متعلقة بالحرير. وأصبح التبادل التجاري والانتقال القومي وسيلة رئيسية للتواصل الأولي بين السهول الوسطى والمناطق الغربية، وشهد هذا التبادل تكثفا تدريجيا في عهد أسر الربيع والخريف والممالك المتحاربة وتشين.

حقق الاقتصاد انتعاشا وتطورا في عهد أسرة هان الغربية، وباتت الحرف اليدوية متطورة جدا، خاصة صناعة النسيج وصنع الخزف. وأرسى استقرار البلاد وتطور المواصلات أساسا للازدهار التجاري. كان الإمبراطور ليو تشه لأسرة هان قد أرسل رسوله تشانغ تشيان إلى المناطق الغربية مرتين، مما دفع بقوة تطور التجارة بين أسرة هان الغربية والمناطق الغربية. وفي عملية تطوير طريق الحرير الذي شكلته وحولته الصفوف الشعبية بصورة عفوية إلى طريق للتبادل، وتطويره ليصبح شبكة عالمية ضخمة للمواصلات والتجارة، كانت إدارة الدولة تلعب دورا هاما في ذلك.

أحرز طريق الحرير ازدهارا في ظل الجهود المشتركة المبذولة من الحضارتين الشرقية والغربية. وفي منتصف القرن السادس قبل الميلاد، قامت الإمبراطورية الفارسية العابرة للقارات الثلاث ببناء الطريق الملكي على نطاق واسع، في سبيل تسهيل نقل السلع والمعلومات. وبالتدريج، امتد الطريق الملكي الفارسي إلى المناطق الداخلية بآسيا الوسطى، حيث بدأت عملية استكشاف الغرب للشرق. ومع الحملة العسكرية التي شنها الاسكندر الأكبر على الشرق، تم إنشاء نقاط تجارية كثيرة على طول الطريق، بما حقق الاتصال

المباشر بين أوروبا وآسيا الوسطى، وجعل كلا من الجزء المتوسط والجزء الغربي من طريق الحرير يصبح سالكا. حتى عهد أسرة هان الشرقية، كانت الفوائد الاقتصادية الجبارة التي أتى بها الحرير ترغم التجار الرومان على القدوم إلى لويانغ بعد اجتياز طريق الحرير البالغ طوله ثمانية آلاف كيلومتر، مما جعل طريق الحرير يربط قارتي آسيا وأوروبا بشكل حقيقي.

عليه، حقق طريق الحرير ازدهاره في خلفية تعاظم التبادلات التجارية والإنسانية بين الشرق والغرب. كان الشرق والغرب كلاهما يستمر في استكشاف المناطق المجهولة بالنسبة لكل منهما. في الوقت نفسه، يعد التنمية الاقتصادية والقوة الإدارية دعما ضروريا لازدهار طريق الحرير.



ثانيا، التطور التاريخي
لـ "طريق الحرير"

1. طريق الحرير البري

في القرن الخامس قبل الميلاد، قام السكيثيون وغيرهم من أبناء القوميات المأهولة في المروج ببيع المصنوعات الحريرية الصينية إلى الدول الغربية، وكانت تجارة الحرير في ذلك الوقت تعد تصرفا تجاريا شخصيا. لكن بناء طريق الحرير بدأ بصورة حقيقية اعتبارا من رحلة تشانغ تشيان إلى المناطق الغربية في عام 138 قبل الميلاد.

بعدئذ، أنشأت أسرة هان الغربية حكومة الوصاية في المناطق الغربية، وشقت طريق الحرير في شرق جبال بامير مع السيطرة عليه، كما قامت بتشييد الطرق والمحطات البريدية وأبراج الإنذار على طول الطريق، واستصلاح الأراضي، وإنشاء نقاط التفتيش، مما ضمن أمن المواصلات، ومنذ ذلك الوقت بدأت الدولة تؤثر وتسيطر على تجارة الحرير بصورة مباشرة.

بسبب الاضطرابات الناتجة عن الحرب المندلعة في عهد أسرة هان الشرقية، تعرضت المواصلات بين السهول الوسطى والمناطق الغربية للتوقف ثلاث مرات، وبفضل جهود بان تشاو وابنه، استؤنف تشغيل الجزء الشرقي لطريق الحرير، فتجاوز نطاق النفوذ لأسرة هان الشرقية غربي هضبة بامير، حتى امتد إلى إيران وسوريا اليوم، وكانت بين أسرة هان الشرقية والإمبراطورية الرومانية صلات حميمة.

كانت إيران وغيرها من الدول الوسيطة تحتكر التجارة بين روما والصين، فارتفع سعر الحرير بعشرة أضعاف، لذا بلغت قيمة منتجات الحرير التي استهلكتها الإمبراطورية الرومانية كل سنة، باعتبارها أكبر مستهلكي الحرير، حوالي مائة ألف أونسة من الذهب، مما أدى إلى عجز كبير في الذهب، وأجبر الإمبراطورية الرومانية على السيطرة الصارمة على تجارة الحرير. وعلى الرغم من تداعيات الحرب، مازالت التجارة عبر طريق الحرير في عهد أسرتي وي وجين تشهد ازدهارا. وحسب السجلات التاريخية، في عهد أسرة جين، اشترى تاجر 4326 ثوبا من الحرير من السهول الوسطى، بدفعة واحدة.

يعد عهد أسرتي سوي وتانغ أكثر الفترات ازدهارا لطريق الحرير، حيث كان الإمبراطور يانغ قوانغ لأسرة سوي يقوم بزيارة تفقدية إلى مدينة تشانغيه (بمقاطعة قانسو حاليا) للاطلاع على الوضع التجاري لطريق الحرير، وتوصل بنفسه مع الترك في مدينة يويلين إلى اتفاقية تجارية تنص على مقايضة 3000 حصان تركي بـ112 ألف ثوب من القماش والحرير. كما منحت أسرة سوي الأفضلية للتجار القادمين من مختلف الدول، حتى تحملت نفقات سفرهم، وفي نفس الوقت، شجعت تجار الغرب على مزاولة التجارة في عاصمتها تشانغآن وحاضرتها الشرقية لويانغ.

في عهد أسرة تانغ، قدم تأسيس الآليات العسكرية والسياسية الكاملة، ضمانا أوثق لإدارة طريق الحرير. وتحولت التجارة عبر طريق الحرير في عهد أسرة تانغ من دعم الحكومات المحلية إلى الإدارة المباشرة من الحكومة المركزية. كانت القوافل التجارية التي تنقلت في طريق الحرير تتمتع بحجم ضخم، متكونة من مئات وحتى آلاف الأشخاص، ومن بينهم التجار والمبشرون والحرفيون والعلماء والمسافرون.

كان حجم التبادل التجاري في عهد أسرة تانغ ضخما جدا، على سبيل المثال، كانت خاقانية الويغور تنقل عشرات المئات من

الخيول إلى إمبراطورية أسرة تانغ في فترة الإمبراطور لي هنغ. وفضلا عن ذلك، كان يقيم في الصين عدد كبير من التجار القادمين من المناطق الغربية وأوروبا، وبلغ عدد المقيمين في تشانغآن مليون نسمة، منهم 50 ألف فرد من أبناء الجاليات الأجنبية وأحفاد الشعوب التركية، حتى تولى عدد غير قليل من هؤلاء الأجانب مناصب في حكومة أسرة تانغ. رغم أن مملكة لياو وأسرة شيا الغربية سيطرتا على المناطق الغربية، بيد أن التجارة البحرية بدأت تصبح شائعة في الصين، ومازالت العلاقات الاقتصادية بين أسرة سونغ والمناطق الغربية في طريق الحرير وثيقة جدا، وفي ذلك الوقت صار الشاي سلعة رئيسية صدرتها السهول الوسطى إلى الغرب. نظرا لتغير الوضع السياسي في آسيا الوسطى والمناطق الغربية، أحدثت الحروب المتكررة تأثيرا كبيرا على التجارة التقليدية بين هذه المناطق والسهول الوسطى عبر طريق الحرير، وأصبح نقل الحرير إلى الأسواق الغربية أمرا صعبا جدا. لكن الحجم التجاري لطريق الحرير مازال ضخما، على سبيل المثال، في مجال التجارة بين أسرة سونغ الشمالية وأسرة شيا الغربية، في السنة الأولى من عهد أسرة سونغ الشمالية، بلغ عدد الأحصنة التي تمت تجارتها في مقاطعة شنشي فقط، 20 ألف رأس؛ وتجاوز عدد الأحصنة التي تم بيعها في خدونغ وشنشي فقط، خلال فترة الإمبراطور تشاو تشن لأسرة سونغ، 30 ألفا.

في أسرة يوان، أصبحت آسيا الوسطى وبعض المناطق الأوروبية تحت سيطرة إمبراطورية المنغول، وظل طريق الحرير سالكا، وتنقل عدد كبير من التجار والمبشرين والمبعوثين الأوروآسيويين بين السهول الوسطى والمناطق الغربية دائما، فلم يعُد طريق الحرير مجرد ممر تجاري، بل تطور ليصبح طريق مواصلات رئيسيا يربط الشرق والغرب. كما قدم إنشاء محطات البريد وشبكة طرق البريد العابرة لقارتي آسيا وأوروبا ضمانا متزايدا لسلوك الطريق التجاري وتفاعل المعلومات. علاوة على ذلك، أسهم إصدار وتداول العملات الورقية لإمبراطورية أسرة يوان، في تغيير الشكل التجاري الأساسي القديم القائم على المقايضة، وإدراج التجارة عبر الجزية والقوافل والمقايضة ضمن نطاق اقتصاد السوق، مما جعل النمط التجاري أكثر حرية ومرونة.

في فترة إمبراطورية المنغول، حققت الصين تبادلات اقتصادية مباشرة غير مسبوقة مع غرب أوروبا وجنوبها وشمالها، وشمال أفريقيا، وفي تشكيلة التبادلات الاقتصادية العالمية قبل عصر الاستكشاف الأوروبي، ظهرت منظومة شبكة السوق الموحدة المتسمة بالعولمة للمرة الأولى، مما كسر التشكيلة التجارية بين الشرق والغرب في آلاف السنين الماضية، والتي اتخذت من التجارة الوسطية كميزة، وأصبحت التبادلات الاقتصادية بين مختلف الدول أوثق وأكثر كثافة.

كانت التجارة بين الصين وأوروبا تحت سيطرة أبناء جنوة والبندقية والمسلمين، وتمتعت القوافل التجارية القادمة من مختلف المناطق والبلدان والعقائد بحجم ضخم في ذلك الوقت، وتكونت من عشرات أو مئات وحتى آلاف الأفراد إلى جانب أعداد كبيرة من المواشي. ونتيجة لتقلص الحواجز ومحطات التفتيش إلى حد كبير والتحسن الكبير لظروف الطرق التجارية، تقلص وقت رحلة القوافل إلى درجة كبيرة، ولا تستغرق الرحلة من شبه جزيرة القرم إلى بكين إلا حوالي 6 أشهر.

بالنسبة لمختلف الدول على طول طريق الحرير، يعتبر ربح التجارة العابرة مصدرا رئيسيا لإيراداتها المالية، فتسابقت هذه الدول لممارسة التجارة عبر تقديم الجزية ما إن سمحت الظروف بذلك، حيث قدمت الدولة الإيلخانية الجزية خمس مرات في عام 1326، وقدمت الجزية مرتين في مارس السنة التالية. وشهدت الحرف اليدوية التي أدارتها الأجهزة الحكومية تطورا سريعا في عهد أسرة يوان، فكان الحرفيون في السهول الوسطى وآسيا الوسطى وأوروبا يضطرون للانتقال دائما، وكان ذلك يدفع بشكل مباشر تبادل التكنولوجيا والتقنيات بين الشرق والغرب، وفتح عصر ازدهار التبادل التكنولوجي بين الشرق والغرب.

مع نهضة الشحن البحري وتكرر انفجار الحروب وتفاقم تآكل التربة في المناطق الغربية، أصبحت المنتجات في بعض المناطق على طول طريق الحرير البري، غير وفيرة، فشهد هذا الطريق الذي كان يجلب ثروات كثيرة في الماضي، تحولا من الازدهار إلى الانحطاط في عهد أسرتي سونغ ويوان، ولم تعُد التجارة بين الصين والغرب تتخذ من الشحن البري كخيار أول، بل أضحت التجارة البحرية طريقا رئيسيا للتبادل الصيني – الغربي. وأصبح طريق الحرير جسر التبادلات التجارية والثقافية بين الصين والغرب بشكل آخر.

2. طريق الحرير البحري

في الوقت الذي تشكل به طريق الحرير البري، كشفت حضارة السهول الوسطى العراقيل التي تعرض لها طريق الحرير البري في حالة الاضطرابات السياسية، واعتبرت البحر طريقا أكثر حرية ويسرا.

في يونيو 1983، تم اكتشاف مجموعة من الأواني الفضية على الطراز اليوناني في قبر ملك نانيويه بقوانغتشو، والتي تشير إلى أنه في أواخر أسرة تشين، قد تشكل الطريق التجاري الذي انطلق من البحر الأبيض المتوسط واتجه إلى منطقة لينغنان بالصين عبورا بالبحر الأحمر والمحيط الهندي واجتيازا لمضيق ملقا، كما يمكن أن نرى من الأعمدة الصخرية على الطراز اليوناني التي تم اكتشافها في أطلال قصر ملك نانيوي، أن هذا الطريق التجاري لم يسهم في تداول المنتجات فحسب، بل عزز التبادلات الثقافية، إذ أن عملية بناء قصر ملك نانيويه كانت متأثرة كثيرا أو قليلا بالثقافة اليونانية.

وبموجب "سجل هان"، كانت قومية بايييه المأهولة في المناطق الساحلية بجنوب شرقي الصين تقوم باستكشافات كثيرة للعالم الخارجي في عهد أسرة هان الغربية، مما شكل طريقا تجاريا مستقرا، انطلق من شيويون (في محافظة شيويون بمقاطعة قوانغدونغ اليوم) وخبو (في محافظة خبو بمقاطعة قوانغشي اليوم)، ثم دخل شبه الجزيرة الماليزية وخليج سيام وخليج البنغال مارا ببحر الصين الجنوبي، حتى وصل إلى دولة كانتشبورا وسريلانكا القديمة في جنوبي شبه الجزيرة الهندية، ويعد ذلك أقدم السجلات ذات الصلة بطريق الحرير البحري.

في بداية تشغيل هذا الطريق التجاري، لاحظت إمبراطورية هان أن التجارة البحرية لعبت دورا كبيرا في تحفيز اقتصاد بلادها، فسعت لتعزيز إدارتها للمدن الساحلية في طريق الحرير البحري، على سبيل المثال تأسيس مؤسسة عسكرية في جنوب محافظة شيويون، في سبيل تخزين البضائع وتسهيل تجارتها.

كانت التجارة المزدهرة لمنتجات الحرير بشتى أشكالها تسهم في تطوير الرحلات البحرية وتقنيات بناء السفن، وكسر العراقيل والحواجز الجغرافية، مما ساعد في تعزيز التواصل والتبادل بين مختلف دول العالم. وهناك سجل حول التبادلات الكثيفة مع الإمبراطورية الرومانية في عهد أسرة هان الشرقية، على سبيل المثال، في عام 166، وصل رسول الإمبراطور الروماني ماركوس أوريليوس إلى لويانغ، وقدم المنتجات الرومانية إلى الإمبراطور ليو تشي لأسرة هان، ويرمز ذلك إلى إقامة العلاقات الدبلوماسية والتجارية بين روما والصين رسميا.

في فترة أسرتي وي وجين والأسر الجنوبية والشمالية، أولى سون تشيون، مؤسس مملكة وو، اهتماما بالغا للتجارة البحرية، وأرسل جنراله وي ون وتشوقه تشي للقيام برحلات بحرية إلى ييتشو ودانتشو، كما أرسل تشو ينغ وكانغ تاي للذهاب إلى الممالك الواقعة في بحر الصين الجنوبي. وحسب السجل التاريخي، في فترة أسرتي وي وجين، كانت 15 دولة وإقليما تزاول التجارة مع الصين عبر البحر.

لذلك، تشكل طريق الحرير البحري في ظل التغيرات التي طرأت على الخريطة السياسية والقومية من المناطق الغربية إلى آسيا الوسطى في عهد أسرة تانغ، وتوقف طريق الحرير البري بالتدريج، وانتقال المركز الاقتصادي الصيني إلى الجنوب.

يعتبر عهد أسرتي سوي وتانغ أهم الحدود الفاصلة لعملية تطور طريق الحرير البحري. منذ الصين القديمة قبل الميلاد وحتى القرن السابع، ظل طريق الحرير البحري مجرد شكل إضافي لطريق الحرير البري. بعد تحقيق الوحدة في عهد أسرة سوي، ومع تعزيز الإدارة في بحر الصين الجنوبي، أصبح بحر الصين الجنوبي، وجياوتشي حاضرة تجارية معروفة ومركزا تجاريا شهيرا، كل على حدة، في عهد أسرة سوي.

مع نضوج تقنيات بناء السفن والملاحة، برزت التفوقات الصينية المتمثلة في السواحل الجنوبية الشرقية الطويلة والعدد الكبير من الموانئ غير المتجمدة، شيئا فشيء. وفي نفس الوقت، نظرا للإيرادات الهائلة التي جلبتها التجارة البحرية، شقت أساطيل السفن التجارية العربية والفارسية خطا ثابتا موجها للصين، كما دخلت التجارة الصينية – اليابانية مرحلة الازدهار.

بعد اندلاع تمرد آن لوشان، ومع تحول إمبراطورية تانغ من الازدهار إلى الانحطاط، فقدت السلطة في السهول الوسطى سيطرتها على المناطق الغربية، وعانى طريق الحرير البري من التوقف بسبب نيران الحرب، وفي الوقت ذاته، نهضت الإمبراطورية العربية الواقعة بين أوروبا والشرق، وفرضت ضرائب ثقيلة على الرحلات التجارية، لذا انحط هذا الطريق التجاري القديم بسرعة. بينما أصبحت التجارة البحرية الخيار الأول لمعظم الرحلات التجارية، وأضحت قوانغتشو أكبر الموانئ حجما تجاريا في الصين. ويعد الخط الذي كان ينطلق من قوانغتشو ويتجه إلى دول الخليج العربي، مرورا ببحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي، أطول الخطوط البحرية في العالم وقتئذ.

في عهد أسرة سونغ الذي شهدت التجارة ازدهارا فيه، نالت التجارة البحرية الخاصة تطورا كبيرا بفضل التشجيع الحكومي. كما سعت أسرة سونغ لتطوير وإكمال نظام إدارة التجارة الخارجية البحرية، فكادت تحتكر جميع الأعمال التجارية في بحر الصين الجنوبي، وأصبحت التجارة البحرية مصدرا ماليا هاما لإيرادات أسرة سونغ. فضلا عن ذلك، وضعت أسرة سونغ ما يسمى بأول قانون نظامي بشأن إدارة التجارة الخارجية في التاريخ الصيني – "لوائح إدارة التجارة الخارجية البحرية في فترة يوانفنغ لأسرة سونغ"، التي عززت التنمية الاقتصادية والحياة المتحضرة إلى حد ما، وقدمت شروطا ميسرة للتبادلات الثقافية الصينية – الأجنبية.

بعد هلاك أسرة سونغ، استولت إمبراطورية المنغول على السهول الوسطى، ومع خطى حملاتها العسكرية في أرجاء العالم، انتشرت تأثيرات طريق الحرير البحري في كل العالم الحضاري الذي تم التعرف عليه وقتذاك. وبلغ عدد الدول والأقاليم التي شهدت تبادلا وتواصلا مع الصين في عهد أسرة يوان وسُجلت في الوثائق التاريخية، حوالي 220، ممثلا 4 أضعاف لتلك في أسرة سونغ الجنوبية.

تعد الرحلات البحرية التي قام بها تشنغ خه إلى المناطق الواقعة غرب الصين في عهد أسرة مينغ إنجازا عظيما جدا في التاريخ الملاحي العالمي. في عام 1405، قاد تشنغ خه أسطوله البحري الضخم إلى المناطق الواقعة غرب الصين للمرة الأولى، وفي فترة ال28 سنة من عام 1405 إلى عام 1433، قام تشنغ خه بسبع رحلات بحرية مرورا بنحو 30 دولة. لكن في أواسط وأواخر أسرة مينغ، وبسبب انتهاج سياسة الحظر البحري، تحول موقف الحكومة إزاء التجارة البحرية من الدعم إلى فرض القيود، بحيث حققت التجارة البحرية الخاصة تطورا متزايدا. مع اضطرار السفن الأوروبية للوقوف في الصين، أُدرجت الصين ضمن نظام التجارة العالمية للدول الغربية الكبرى في مجال الملاحة في نهاية المطاف.

نفذت أسرة تشينغ ما كانت تنتهجه أسرة مينغ من سياسة الحظر البحري باستمرار، وبعد تولي الإمبراطور تشيان لونغ العرش، بدأت الحكومة تطبق سياسة الانغلاق على نحو شامل، وسمحت في البداية بانفتاح التجارة الخارجية في أربعة موانئ، ثم سمحت بانفتاح ميناء قوانغتشو، بشرط أن تحتكر 13 شركة التجارة الخارجية. على الرغم من توجه السياسة الحكومية بشأن التجارة الخارجية نحو الانغلاق، لم يشهد حجم الشحن والتفريغ لميناء قوانغتشو أي تراجع، بل ازداد بشكل ملموس بالمقارنة مع أسرتي سونغ ومينغ، إذ أن قوانغتشو كانت النافذة الخارجية الوحيدة للسوق الصينية. كما أثار ذلك حماسة سكان السواحل الجنوبية الشرقية للهجرة إلى الخارج، حيث تسابقوا لبناء نوادي الرابطات في مختلف دول جنوب شرقي آسيا، مما أحدث تأثيرا ما في التنمية الاقتصادية المحلية.

3. التاريخ الحديث في طريق الحرير

نظرا لاستمرار التناقض بين المسلمين والعالم المسيحي لمئات السنين، عرقلت النضالات السياسية التبادلات في طريق الحرير البري. لكن الإمدادات على طول طريق الحرير البحري لم يكن بإمكانها تجنب شمال أفريقيا وشبه الجزيرة العربية والخليج العربي

والهضبة الإيرانية وغيرها من المجال الإسلامي، بما جعل الدول الغربية تواجه صعوبات في تحقيق التجارة المباشرة مع الشرق عبر الطريق البحري التقليدي، واضطرت للبحث عن الخطوط الجديدة المؤدية إلى الشرق.

في ظل تلك الخلفية التاريخية، ظهر عصر الاستكشاف الأوروبي الذي دام بين القرن الخامس عشر والقرن السابع عشر. مع اكتشاف خط جديد بجهود فاسكو دي غاما وكريستوفر كولومبوس وغيرهما من البحارة البارزين، امتد الطريق البحري الرابط بين الصين والغرب من المحيط الهندي إلى الدول الأوروبية المطلة على سواحل المحيط الأطلسي بالتدريج.

استولى البرتغاليون على مضيق ملقا في عام 1511، وكان ذلك يؤثر على الأنشطة البحرية في مناطق بحر الصين الجنوبي، وجعل العلاقات التجارية البحرية بين العالمين الشرقي والغربي تشهد تغيرا. في عام 1553، "استعار" البرتغاليون أرضا في ماكاو. وفي ذلك الحين، ومع تقدم الاستكشاف الأوروبي، تم شق ثلاثة خطوط جديدة تربط بين قوانغتشو وأمريكا الشمالية وبين قوانغتشو وأوقيانوسيا وبين قوانغتشو وروسيا كل على حدة، وذلك على أساس طريق الحرير البحري في عهد أسرة مينغ، مما أنشأ تشكيلة المواصلات البحرية العالمية الدائرية، وقدم إسهاما كبيرا في تعزيز التجارة الخارجية.

لكن بعد نهوض الحضارة الصناعية في العالم الغربي، تحول طريق الحرير البحري المزدهر إلى الطريق الذي لجأ إليه المستعمرون الأوروبيون للسيطرة على العالم. وأصبحت الدول والأقاليم على طول شمال أفريقيا والشرق الأوسط وجنوبي آسيا وجنوب شرقي آسيا مستعمَرة بالتتابع، وبعد انفجار حرب الأفيون، بدأت الصين باعتبارها المصدر التجاري لطريق الحرير البحري، تتعرض للغزو الغربي.

بعد الهزيمة في حرب الأفيون الأولى، فقدت الصين حقها في البحر، وأصبحت شبه مستعمَرة، واضطرت لفتح الموانىء الساحلية، بحيث لم تقم الدول الغربية بإغراق السوق الصينية بمنتجاتها فحسب، بل نهبت الموارد الصينية واحتكرت صادرات المنتجات الصينية بما فيها الحرير والخزف والشاي وغيرها. ومع التنازل عن جزيرة هونغ كونغ إلى بريطانيا، حلت هونغ كونغ محل قوانغتشو، لتصبح منفذ ترانزيت رئيسيا للتجارة الدولية في الشرق الأقصى.

في فترة جمهورية الصين، مع التطور السريع للصناعة الخفيفة في عشرينات القرن السابق، شهد طريق الحرير البحري نهوضا إلى حد ما. وكانت منتجات الحرير والحرير الخام تعد أهم صادرات جمهورية الصين إلى الخارج، إذ أنها تمثل حصة كبيرة في حجم التبادل التجاري وقتذاك، وبعدها نسيج الأعشاب. ومن بين سلع الواردات، احتل السكر والأرز أكبر الحصص، وبعدهما المصنوعات المعدنية والأسمنت والمنتجات البحرية.

لكن في ذلك الوقت، كانت مشكلة التهريب على طول طريق الحرير البحري خطيرة جدا، في نفس الوقت، عجز الاقتصاد الصيني عن تحقيق الانتعاش بسبب السيطرة الأجنبية على الرسوم الجمركية وغيرها من حقوق السيادة الصينية. وبعد انتشار الأزمة المالية العالمية إلى الصين في عشرينات القرن السابق، تعرضت الصناعة والتجارة الصينية لخسائر فادحة، ووقع طريق الحرير البحري في ورطة الركود بشكل تام، وتحول إلى جسر التبادل بين العالم الغربي والمستعمَرة الشرقية.

ثالثا، التبادلات الحضارية
في "طريق الحرير"

1. التبادلات الاقتصادية والتجارية

تعد التكملة المتبادلة للاحتياجات، القصد الأولي للتبادل الإنساني، بينما تعد تجارة وتبادل المنتجات دافعا رئيسيا لشق طريق الحرير وازدهاره. كان الغرض الرئيسي لبناء طريق الحرير هو تجارة السلع والبضائع. وكانت الوفود التي أرسلتها أسرة هان إلى مختلف الدول بالمناطق الغربية، يتكون كل منها من مئات الأشخاص على الأكثر، وأكثر من مائة شخص على الأقل، وكانت البضائع التي يتم تبادلها وفيرة ومتنوعة. وكان الحرير الصيني يعد واحدا من أثمن المنتجات الفاخرة في الغرب، وكاد سعره يساوي سعر الذهب، كما هو أكثر السلع انتقالا إلى الخارج وأكبرها حجما وأعلاها قيمة وأكثرها ربحا في التجارة القديمة بين الشرق والغرب. علاوة على ذلك، نالت المنتجات الصينية بما فيها الخزف والشاي والأواني الحديدية والأشغال الذهبية والفضية والمرايا، إقبالا كبيرا في المناطق الغربية.

كسبت الصين فوائد كثيرة من طريق الحرير أيضا. وبعد رحلة تشانغ تشيان إلى المناطق الغربية، انتقل حصان فيراغانا والبرسيم والعنب والجوز والفاصوليا والرمان والتوابل وغيرها من المناطق الغربية إلى الصين، واندمج النبيذ المميز في المناطق الغربية مع ثقافة الخمرة التقليدية الصينية بعد فترة طويلة من التطور. وفي فترة الإمبراطور لي لونغ جي لأسرة تانغ، انتقلت حيوانات الظبي والأسد في روما الشرقية، ومنتجات العاج والتوابل في أفريقيا إلى المناطق الداخلية بالصين، مما وفر المنتجات الصينية إلى حد كبير.

كما أسهم التبادل التجاري بين الشرق والغرب في تعزيز تداول العملات بين مختلف الدول. وكانت العملات الأجنبية الرئيسية التي انتقلت إلى الصين عبر طريق الحرير تشمل النقود البيزنطية الذهبية والنقود الفارسية الفضية والعملات العربية. وحسب الدراسة الأثرية، تم اكتشاف 330 قطعة من نقود أسرة تانغ في أفريقيا، وكانت حكومة أسرة تانغ تصدر أمرا بحظر المسافرين من الخروج مع العملات، مما أثبت بشكل جانبي أن كمية كبيرة من العملات الصينية كانت تتسرب إلى الخارج في عهد أسرة تانغ. وكان التداول الدولي للنقود والعملات يلعب دورا هاما في تعزيز التجارة الدولية، وكسر حالة الانعزال المتبادل.

إضافة إلى طريق الحرير البري، أتت التجارة البحرية بإيرادات هائلة ومعادن ثمينة، وجعلت "الثورة التجارية" في الصين القديمة تدخل مرحلة الازدهار. أما أوروبا التي لم يكن اقتصادها الزراعي متطورا في ذلك الوقت، فحصلت على مواد العيش الرئيسية من خلال التجارة البحرية، لذلك التجارة الخارجية التي كان يزاولها العرب والصينيون مهمة جدا. ابتداء من أواخر أسرة تانغ، حل الخزف محل الحرير ليصبح السلعة الرئيسية التي نقلها طريق الحرير، بينما تحول طريق الحرير البحري إلى "طريق الخزف البحري" شيئا فشيئا. كما حظي الشاي باعتباره "الشراب الساخن الساحر الصيني" بإقبال كبير في أوروبا، وفي النصف الثاني من القرن الـ18، بلغت كمية الشاي الذي استوردته بريطانيا من الصين 30 مليون رطل كل سنة. ومع إقامة العلاقات التجارية المباشرة بين أمريكا وشرق آسيا عبر طريق الحرير البحري، انتقلت المحاصيل الأمريكية الرئيسية التي شملت الذرة والتبغ والبطاطا والفول السوداني وغيرها إلى جنوب شرقي آسيا والصين عن طريق الأوروبيين، بما أسهم في إثراء الحياة المادية والاجتماعية في العالم الشرقي.

مع تطور التبادل التجاري، حققت التقنيات الشرقية والغربية تكملة متبادلة وتطورا مشتركا، مما أحدث تأثيرا أعمق في الدول على طول طريق الحرير. وبعد رحلة تشانغ تشيان إلى المناطق الغربية، انتقلت المصنوعات الحديدية وتكنولوجيا التعدين الصينية إلى آسيا الوسطى عبر طريق الحرير مرورا بمنطقة شينجيانغ، بما رفع الإنتاجية الزراعية، وأسرع التنمية الحرفية، وقدم أساسا ماديا لظهور

وتطور الاقتصاد السلعي الغربي إلى حد ما. وفي نفس الوقت، أسهم انتقال تقنيات الري إلى الغرب في عهد أسرة هان في رفع إنتاج المحاصيل الزراعية في هذه المناطق. إضافة إلى ذلك، انتقل أسلوب التقويم وعلوم الفلك وتقنيات البناء وطريقة صنع السكر وفنون وتقنيات صنع الخمور وغيرها من أوروبا وغرب آسيا إلى الصين عبر طريق الحرير أيضا، الأمر الذي دفع التنمية الاقتصادية والاجتماعية ورفع مستوى القوى الإنتاجية في مختلف الدول على طول الطريق بما فيها الصين.

انتشرت "الاختراعات الأربعة" الشهيرة للصين القديمة، وهي صناعة الورق وفن الطباعة والبوصلة والبارود، إلى أرجاء العالم عبر طريق الحرير أيضا. وكان كارل ماركس يقدر تقديرا عاليا جدا التقنيات بما فيها البارود والبوصلة وفن الطباعة وغيرها، قائلا: "البارود بدد فئة الفرسان، والبوصلة فتحت السوق العالمية وأنشأت المستعمرات، أما فن الطباعة، فأضحى أداة لنشر البروتستانتية، وبشكل عام، أصبح وسيلة للنهضة العلمية، وأكبر الدوافع لتهيئة الشروط المسبقة اللازمة للتنمية الروحية." وعبر طريق الحرير، قدمت الحضارة الصينية التقنيات المتقدمة إلى العالم، بما أسرع خطى تقدم الإنسان إلى الأمام إلى حد كبير. ورأى العالم البريطاني جوزيف نيدهام أن "الاختراعات الصينية كانت تمهد الطريق للنهضة الأوروبية."

2 . التبادلات الفكرية والثقافية

قدم طريق الحرير إسهاما في تعزيز التبادلات الثقافية الوثيقة بين الصين والدول الواقعة غربها.

منذ رحلة تشانغ تشيان إلى المناطق الغربية، لم تتوقف تبادلات الأفراد بين الصين والدول الواقعة غربها في أي وقت. وأرسلت الأسر الملكية الصينية في العصور القديمة رسلها إلى الدول والأقاليم في آسيا الوسطى وغرب آسيا وغيرهما، بلا توقف، لإقامة الأنشطة الودية في النواحي السياسية والاقتصادية والثقافية وغيرها. وفي الوقت ذاته، أرسلت كثير من الدول والأقاليم في آسيا الوسطى وغرب آسيا وأوروبا، مبعوثيها إلى الصين مرات عديدة لإقامة مختلف أنشطة الصداقة. كما قام الرحال المشهور ماركو بولو والمبشر ماتيو ريتشي وغيرهما، بنقل التقنيات الغربية إلى الصين، وكان الإمبراطور كانغ شي لأسرة تشينغ يعجب إعجابا كبيرا بتلك التقنيات والرياضيات الغربية. كما قدم هؤلاء الغربيون الثقافة الصينية إلى الغرب أيضا.

انتقلت الحضارة الصينية إلى أنحاء العالم عبر طريق الحرير. على سبيل المثال، كانت السيدات الرومانيات النبيلات يفتخرن بارتداء الفساتين المصنوعة من الحرير الصيني، وبشكل خاص كانت رسوم وأشكال الجبال والأنهار والزهور والطيور والصور الشهيرة المطرزة على الحرير، يعتبرها الغرب أشياء نفيسة ونادرة جدا. كما انتقلت التقنيات الصينية بما فيها الفلك والتقويم وصهر الحديد وصناعة الورق والنسخ وغيرها إلى الغرب عبر طريق الحرير أيضا، ولعبت دورا هاما في تعزيز تقدم الحضارة الغربية. وفي عهد أسرة هان، انتقلت الآلات الموسيقية والموسيقى الغربية إلى الصين. وفي أواخر أسرة هان، انتقلت البوذية والفلسفة والفنون الهندية إلى جانب الرسوم اليونانية والرومانية إلى الصين بالتتابع. وقام الراهب المعلم شيوان تسانغ برحلة إلى الهند للحصول على الكتب البوذية المقدسة في عهد أسرة تانغ، وفي نفس الوقت، عاد إلى البلاد بالرياضيات والعلوم الفلكية والطبية الهندية، فضلا عن ذلك، استفادت فنون الكهوف الصخرية والأسلوب المعماري لأبراج الباغودا البوذية في عهد أسرة تانغ، من الأسلوب المعماري الهندي، وكانت هذه الأشياء الحضارية والفنية تحدث تأثيرات كبيرة على حياة الشرقيين.

أسهم طريق الحرير في تعزيز التنقل والتبادل بين الأفكار والثقافات العديدة المتنوعة، إذ أن هذه الثقافات تتواجد وتتعايش في طريق الحرير بوئام. انتشرت تعاليم كونفوشيوس الأخلاقية التي تعد الأفكار النموذجية الصينية، في محيط الطريق منذ يوم ولادتها. وكان طريق الحرير يساعد في نقل الثقافة الكونفوشية إلى كوريا واليابان وريوكيو وفيتنام وغيرها، حتى تطورت لتكون النظرية الرسمية في هذه المناطق. وبفضل توسع وامتداد واستكمال طريق الحرير في شرق آسيا بلا توقف، تشكلت "دائرة الثقافة الكونفوشية" المشعة إلى شرق آسيا.

كان الانتقال الديني يتماشى مع ازدهار طريق الحرير وانحطاطه. انطلق طريق الحرير من تشانغآن ولويانغ شرقا، ووصل إلى روما غربا، فيعد طريقا لانتشار واندماج الثقافات الدينية. انتقلت البوذية والهندوسية واليانية الهندية، والزرادشتية والآشورية والمانوية الفارسية، والإسلام في غرب آسيا، واليهودية والمسيحية الأوروبية والأديان الأخرى إلى الصين عبر هذا الطريق، بينما انتقلت الطاوية الصينية إلى الغرب عبره أيضا. وفي أواخر القرن الأول قبل الميلاد، انتقلت البوذية من الهند إلى مختلف الدول بالمناطق الغربية عبر طريق الحرير الواقع في شمال صحراء تاكلاماكان، ثم انتقلت إلى السهول الوسطى بالصين، وتطورت لتصبح البوذية الصينية. ثم انتقلت البوذية الصينية إلى شبه الجزيرة الكورية واليابان عبر طريق الحرير البحري، وانتشرت في كل المناطق بشمال شرقي آسيا، وتحولت إلى جزء مهم من الثقافة الكورية والثقافة اليابانية. ويعد تصيين البوذية النموذج الأول لاستفادة الثقافة المحلية الصينية من الثقافة الدخيلة والاندماج معها، عبر طريق الحرير، بصورة ناجحة، وبموقف متسم بالسلام والمساواة والانفتاح والتسامح. وفي عهد أسرتي سوي وتانغ، رغم أن المعتقدات الكونفوشية والسكامونية والطاوية مازالت تحتل مكانة رئيسية في المجال الفكري، بيد أن الزرادشتية والآشورية والمانوية المنتقلة من غرب آسيا إلى الصين، أحدثت تأثيرا في الثقافة الصينية، بينما انتقل الإسلام، والكاثوليكية والمسيحية إلى الصين عبر طريق الحرير البحري بالتتابع، الأمر الذي يتحلى بأهمية بالغة جدا في دفع الحوار على قدم المساواة والاستفادة المتبادلة بين مختلف الحضارات الإنسانية، وقدم إسهاما جبارا وعميقا لا يقدر بثمن، في إثراء الثقافة الصينية.

في الألف سنة ونيف بعد رحلة تشانغ تشيان إلى المناطق الغربية، صارت الصين قوة رئيسية وممثلة بارزة للتبادلات الثقافية في طريق الحرير. واستفادت الثقافة الصينية من الثقافات القومية المجاورة والثقافات الدخيلة عبر طريق الحرير بلا انقطاع، مما أرسى مكانة الصين الحديثة باعتبارها دولة ثقافية كبيرة تتواجد فيها ثقافات قومية متعددة. ويبرهن تأثير ازدهار طريق الحرير وانحطاطه وصعوده وهبوطه على عملية التبادل والاندماج بين الحضارة الزراعية لأسرة هان في السهول الوسطى والحضارة البدوية للأقليات القومية في المناطق المجاورة لها.

ومن المنظور العالمي، قدم طريق الحرير إسهاما في دفع التعارف المتبادل والاندماج الثقافي بين مختلف الدول والأمم في أوروآسيا وحتى العالم كله، وفتح المسيرة الطويلة للعولمة وتشكيل مجموعة المصير المشترك. وجوهر ذلك هو إجراء التبادلات والاندماجات التجارية والثقافية والتقنية والفكرية وغيرها، بين مختلف الأمم عبر الطريقة المتسمة بالمساواة والمنفعة المتبادلة.

لا يعد طريق الحرير ممرا تجاريا فحسب، بل يعتبر جسرا ورابطة للتبادلات الإنسانية والفكرية بين الشرق والغرب وبين الصين والدول الأجنبية، وقدم إسهاما كبيرا في تنمية الثقافة الصينية والحضارة الإنسانية. نستعرض اليوم التبادلات الثقافية في طريق الحرير، لكي نستعيد عملية اندماج الحضارات العالمية، ونواصل مسيرة تشكيل مجموعة الحضارة الإنسانية المشتركة والتي لم تتوقف منذ شق طريق الحرير، وحتى الوقت الحاضر.

طريق الحرير الجديد
بث نور جديد في الغرب

أولا، الوضع الجديد
للاقتصاد العالمي ونداء العصر

1. تطور العولمة وتغيرها

في الثلاثين سنة والنيف المنصرمة، طرأت تغيرات هائلة على الوضع الاقتصادي والاجتماعي في أنحاء العالم. خاصة منذ اندلاع الأزمة المالية العالمية في عام 2008، شهد الوضع السياسي والاقتصادي العالمي تغيرات عميقة ومعقدة، وأصبح مليئا بأشكال شتى من العناصر غير المحددة. وفي ظل هذا، تتخمر الأزمة المالية العالمية باستمرار، ويعجز الاقتصاد العالمي عن الانتعاش، وتشهد السوق المالية اضطرابا شديدا، وترتفع أسعار السلع الرئيسية إلى حد كبير، وتعاني التجارة العالمية من الركود بلا توقف، وتزداد الحمائية التجارية، وتواجه المنظومة الصناعية عنق الزجاجة في التنمية، وتتفاقم مشكلة الشيخوخة بلا انقطاع، وغالبا ما تشغل بال الدول الغربية قضية اللاجئين والقضية القومية. كما تشهد اتجاهات الاقتصادات الرئيسية والسياسات الكلية انقساما، وتتعرض الاقتصادات الناشئة لصعوبات ومخاطر متزايدة، فأصبحت كيفية الحفاظ على التنمية المستدامة للاقتصاد العالمي، تحديا خطيرا مشتركا لمختلف دول العالم. يعد عام 2016 عاما غير عادي حدثت فيه "حوادث البجعة السوداء" مرارا وتكرارا، التي شملت الاستفتاء العام لانفصال المملكة المتحدة عن الاتحاد الأوروبي، وانتخاب ترامب كرئيس أمريكي، وفشل الاستفتاء العام الإيطالي على التعديلات الدستورية، ونهوض حزب الجبهة الوطنية اليميني في فرنسا.. ويعكس ما وراء هذه الحوادث التغيرات العميقة والمعقدة التي طرأت على المنظومة السياسية والاقتصادية العالمية. وفي الوقت نفسه، أتت الموجات المتزايدة المعارضة للعولمة، وتزايد الشعبوية، بصدمات غير متوقعة للوضع السياسي العالمي التقليدي، كما أدت إلى إعادة بناء منظومة المبادئ الاستثمارية والتجارية الدولية بلا توقف، وجعلت النظام التجاري المتعدد الأطراف يعاني من تحديات نظام التجارة الحرة الإقليمية بلا انقطاع. فضلا عن ذلك، ومع انبعاث الحمائية التجارية وتعرض العولمة الاقتصادية لتحديات كثيرة، ازدادت الاحتمالات لإعادة بناء الخريطة السياسية والاقتصادية العالمية، وقد ينهار الوضع العام الذي دام عشرات السنين.

وفي النطاق العالمي، تأتي القوة الدافعة الرئيسية للتغيرات الكبيرة التي طرأت على الوضع العالمي من العولمة الاقتصادية. وفي عملية العولمة، يتسارع التداول العابر للقارات للسلع والخدمات وعوامل الإنتاج والمعلومات، ويزداد حجمها وتتنوع أشكالها بلا انقطاع، ومن خلال التوزيع الدولي للعمل والاستثمار العابر للقارات، شهدت فعالية توزيع الموارد في السوق العالمية ارتفاعا مستمرا، وازدادت درجة الاعتماد المتبادل اقتصاديا بين مختلف الدول يوما بعد يوم. وتماشيا مع ذلك، شهد النظام الاقتصادي العالمي تغيرات هائلة أيضا. وأسهم انفصال تكلفة الديون عن التراكم الصناعي، في تحقيق التداول السريع لرأس المال في أنحاء العالم؛ وتزداد مكانة المعرفة في النظام الإنتاجي يوما بعد يوم، بينما تتسم التكنولوجيا بزخم العولمة؛ وتتحول شبكة الإنتاج العالمية إلى النمط التنظيمي الرئيسي للاقتصاد العالمي حاليا، ويشتد الاحتكار الدولي للشركات المتعددة الجنسيات بلا توقف، حتى أصبحت القوة المركزية للعولمة الاقتصادية.

في الوقت الذي يسعى فيه هذا النوع من العولمة الاقتصادية، الذي يتخذ من الشركات المتعددة الجنسيات قوة جوهرية، لتحسين توزيع عناصر الإنتاج العالمية ودفع حرية التجارة والاستثمار، وتعزيز نمو الاقتصاد العالمي، زادت حدة التنمية غير المتوازنة بين مختلف دول العالم، مما أدى إلى التوسيع الحاد للفجوة بين الأغنياء والفقراء في أنحاء العالم. وفي الوقت ذاته، تتنقل الصناعات التقليدية في الدول المتطورة إلى بعض الدول النامية بلا توقف، بما يسبب تجويف الصناعة الإنتاجية الذاتية، وتحويل النقاط الرئيسية

للتنمية إلى الصناعة المالية والصناعة العالية التكنولوجيا؛ بينما قبلت الدول النامية التي تمثلها الصين، الانتقال الصناعي الذي شهدته الدول المتطورة، فتحولت إلى الدول الناشئة والدول الصناعية الكبرى؛ وفي الوقت نفسه، مازلت كثير من الدول النامية تعاني من الصناعة الإنتاجية المتخلفة، ولا يمكنها إلا أن تقدم المواد الخام والمنتجات الزراعية وغيرها من المنتجات الأولية، الأمر الذي أحدث تغيرا كبيرا على التكوين الثنائي المتمثل في "المركز – الحافة"، الذي تحول تدريجيا إلى التكوين الثلاثي المتمثل في "المركز – الطبقة المتوسطة – الحافة". لكن عدم وجود هيكل الحوكمة العالمية المتلائم، يؤدي إلى فقدان التوازن في العولمة والحوكمة العالمية. لذلك، باتت كيفية دفع إصلاح منظومة الحوكمة العالمية، والتكيف مع الوضع الجديد للتنمية العالمية، وتحقيق التنمية المستدامة، موضوعات وتحديات جديدة يواجهها العالم اليوم.

2 - التعاون الدولي في الفترة الجديدة

أدت منظومة الحوكمة العالمية القائم على أساس التكوين الثنائي "المركز – الحافة"، إلى تشكيل تكوين التنمية العالمية الحالي الذي يتمثل في الانقسام الشمالي والجنوبي، والتعاون التنموي الذي يتخذ من تقديم المساعدة كمركز. لكن يبدو أن هذا النظام للتعاون الدولي ليس كفئا في ظل التكوين الثلاثي "المركز – الطبقة المتوسطة – الحافة"، ويحتاج بإلحاح إلى نمط التعاون الدولي الجديد، الذي ينبغي أن يتسم بالشروط التالية:

أولا، الحاجة إلى سياسة التنمية الاقتصادية الوطنية المستقرة، مع تحقيق اتصال وترابط السياسات في أنحاء العالم. يقول مثل صيني: "من الصعب على فرد واحد أن يرفع شيئا ثقيلا وحده، ويمكن للمرء أن يسير بخطى أسرع إذا مشى مع الآخرين". وفي عصر العولمة الحالي، يعد العالم كيانا اقتصاديا ضخما، بينما تعد مختلف الدول أجزاء مستقلة منه، فيتحلى نمو مختلف الدول وتطورها بترابط واضح، وقد بلغ الاعتماد المتبادل اقتصاديا درجة غير مسبوقة. لذا، عندما تقوم مختلف الدول بوضع سياسة التنمية الاقتصادية الوطنية، لا يمكنها أن تأخذ في الحسبان وضعها الذاتي فقط، بل ينبغي أن تجعلها مترابطة مع السياسات التنموية في البلدان الأخرى، بما يمكن حشد القوى، وضمان التنمية السليمة للاقتصاد الذاتي، إلى جانب ضمان التنمية المستدامة للاقتصاد العالمي. ولا يمكن توسيع تأثيرات الامتداد الإيجابية للسياسة الاقتصادية الكلية وإزالة التأثيرات السياسية السلبية إلا من خلال تحقيق اتصال وترابط السياسات التنموية، وجعل سياسات التنمية الاقتصادية لمختلف الدول لا تتطابق مع مبادئ التنمية الاقتصادية الذاتية فحسب، بل تتفق مع مبادئ التنمية الاقتصادية العالمية. كما لا يمكن تسوية مشكلة عدم التوازن بين مختلف الأنظمة والسياسات والمعايير، وتحقيق التنمية المشتركة والتقدم المنسق، وخلق عالم أجمل وحياة أروع لشعوب مختلف الدول إلا من خلال تحقيق اتصال وترابط السياسات التنموية، وجعل مختلف الحضارات والأنظمة الاجتماعية والطرق التنموية تتبادل وتستفيد من بعضها البعض.

ثانيا، الحاجة إلى شبكة البنية التحتية المتكاملة، مع تحقيق ترابط المنشآت في أنحاء العالم. تلعب البنية التحتية دورا أساسيا في الدوران الاقتصادي والاجتماعي الطبيعي، وتحتاج كل مرحلة صناعية إلى البنية التحتية الملائمة (المرئية وغير المرئية) لدعم الدوران الاقتصادي وإنجاز الصفقات التجارية، فيمكن رفع مستوى التنمية الاقتصادية من خلال تحسين البنية التحتية وخفض تكلفة الصفقة التجارية. لكن بناء أعداد كبيرة من مشاريع البنية التحتية يحتاج إلى مبالغ كبيرة من الأموال، ولا يمكن للدول النامية أن توفر الأموال والتكنولوجيا المطلوبة لبناء البنية التحتية، كما لا يمكن للدول الأخرى أن تقدم مساعدات مجانية لمشروعات البنية التحتية التي غالبا ما تبلغ قيمتها الاستثمارية مئات الملايين من الدولارات الأمريكية. ولا يمكن تقديم دعم أساسي للأنشطة الاقتصادية والحياة الشعبية في الاقتصادات الناشئة والدول النامية إلا من خلال دفع بناء البنية التحتية فيها، مما يشكل تحفيزا دائما للنمو الاقتصادي، ويسهم في رفع مستوى معيشة الشعوب، ويلعب دورا إيجابيا في دفع نمو الاقتصاد العالمي.

أخيرا، الحاجة إلى الظروف الصناعية المتطورة، مع تشكيل السلسلة الصناعية وسلسلة القيمة في أنحاء العالم. تتمتع الصناعة

بأهمية بالغة في نمو اقتصاد دولة ما، وقد تحقق الارتقاء بالمستوى الصناعي في أغلبية ساحقة من الدول المتطورة والاقتصادات الناشئة بالعالم من خلال التصنيع، مما يحفز التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتخفيف الفقر على نطاق واسع. جوهر عملية التنمية الاقتصادية هو عملية التحول من الاقتصاد الزراعي المنخفض المردود إلى الاقتصاد العالي الدخل ما بعد التصنيع. وفي الوقت الحاضر، مازال الأساس الصناعي لكثير من الدول النامية متخلفا نسبيا، فلا يمكنها إلا أن تقدم المواد الخام والمنتجات الزراعية للصناعة الإنتاجية في الدول المتطورة، كما لا يمكن للصناعات المحلية أن تشارك في المنافسة الدولية، الأمر الذي يفقدها القدرة على التنمية المستقلة، ولا تستطيع أن تحقق التنمية الاقتصادية إلا بالاعتماد على المساعدات الأجنبية. مع ذلك، لم تقدم الدول المتطورة الدعم لتنمية الصناعة الإنتاجية في الدول النامية. لذا، أصبحت كيفية دفع عملية التصنيع في الجم الغفير من الدول النامية، قضية تحتاج بإلحاح لتسويتها عبر التعاون الدولي في الفترة الجديدة.

لا يمكن تخليص الدول النامية من المشاكل التنموية الحالية من حيث الأساس إلا من خلال دفع عملية التصنيع في الجم الغفير من الدول النامية، وبناء وتحسين سلسلة القيمة العالمية، وتعزيز التداول المستمر للاستثمارات والتكنولوجيا والخبراء والسلع المركبة والخدمات التجارية في أنحاء العالم. كما لا يمكن أن تسهم حرية التجارة والاستثمار في الارتقاء بسلسلة القيمة العالمية إلا من خلال جعل مزيد من الدول النامية تشارك في سلسلة القيمة العالمية، وتعزيز التجارة والاستثمار باعتبارهما محرك النمو الاقتصادي، مما يعزز التنمية المستدامة والمتوازنة للاقتصاد العالمي.

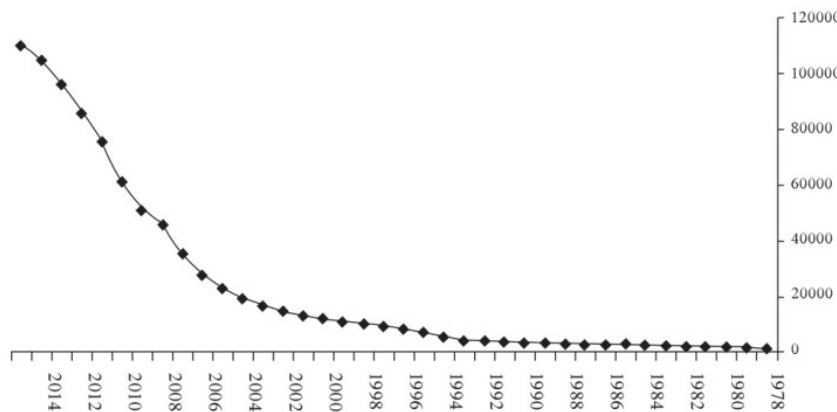
الفعل أقوى من الكلام، ويحتاج تحقيق كل ما ذكر آنفا إلى نمط التعاون الدولي الجديد، وإلى البناء المشترك لعلاقات الشراكة العالمية المتسمة بالسلام والتعاون، والمزيد من تحسين منظومة الحوكمة الاقتصادية العالمية المتسم بالانفتاح والتسامح، والسعي لإيجاد نقاط مشتركة وترك نقاط الخلاف جانبا، والاستفادة المتبادلة، والسعي للمنفعة المتبادلة والكسب المشترك، وحشد القوى لبناء "الحديقة التي تتفتح فيها مئات الزهور".

ثانيا، كيفية جعل مختلف الدول تستقل "القطار الفائق السرعة" للاقتصاد الصيني؟

1. قصص التنمية الاقتصادية الصينية

منذ الإصلاح والانفتاح، حققت الصين نموا اقتصاديا سريعا في الثلاثين سنة والنيف الماضية، وبلغ معدل النمو الاقتصادي 9.6% في الفترة بين عام 1978 وعام 2015، بما سجل معجزة عالمية للنمو الاقتصادي. وازداد الناتج المحلي الإجمالي للصين من من 200 مليار دولار أمريكي إلى 10.8 تريليون دولار أمريكي، وتضاعف الحجم الاقتصادي الإجمالي أكثر من 30 مرة حسب الأسعار المقارنة، بحيث أصبحت الصين ثاني أكبر اقتصاد في العالم؛ كما شهد معدل نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي بالصين ارتفاعا من حوالي 200 دولار أمريكي إلى 8000 دولار أمريكي تقريبا، وتحولت الصين من أفقر الدول بالعالم إلى دولة متوسطة الدخل. إذا حسبنا بالأسعار المقارنة الدولية مع خصم عوامل التضخم، كانت الولايات المتحدة الأمريكية قد سجلت أكبر نمو سنوي مطلق للناتج المحلي الإجمالي بقيمة 567 مليار دولار أمريكي في عام 1999؛ وسجلت اليابان أكبر نمو سنوي للقيمة الإنتاجية في فترة المعجزة الاقتصادية اليابانية بعد الحرب بقيمة 212 مليار دولار أمريكي؛ وبلغ أكبر سجل لنمو الناتج المحلي الإجمالي السنوي لكوريا الجنوبية 90 مليار دولار أمريكي؛ أما القيمة الإنتاجية الجديدة التي حققتها الصين في عام 2010، فبلغت تريليون و126 مليار دولار أمريكي، مضاعفة أكبر السجلات الأمريكية بمرتين، ومضاعفة أكبر السجلات اليابانية بـ5 مرات.

شكل 1، زيادة الناتج المحلي الإجمالي الصيني في الفترة ما بين عام 1978 وعام2015 (وحدة: مائة مليون دولار أمريكي)



مصدر البيانات: مصلحة الدولة للإحصاء

منذ اندلاع الأزمة المالية العالمية في عام 2008، صمد الاقتصاد الصيني أمام الاختبارات القاسية. وفي الـ7 سنوات بعد اندلاع تلك الأزمة، حقق الاقتصاد الصيني نموا بنسبة 79.9%، بينما بلغت نفس النسبة 8.2% و5.0% و0.7% في الولايات المتحدة الأمريكية وألمانيا واليابان، كل على حدة. وبلغ معدل النمو السنوي للاقتصاد الصيني خلال هذه الفترة 11.4%، لكنه بلغ

1.1% و0.7% و0.1% للاقتصاد الأمريكي والألماني والياباني كل على حدة. لا تعد الصين "محرك" التنمية الاقتصادية العالمية فحسب بل "مرساة" لتحقيق استقرار الاقتصاد العالمي. وفي الفترة بين أعوام 2008 و2015، قدمت الصين حوالي 40% من زيادة الناتج المحلي الإجمالي في العالم كله. وحسب تقدير صندوق النقد الدولي، بلغت نسبة المساهمة الصينية في نمو الاقتصاد العالمي 39% في عام 2016. وفي ال30 سنة والنيف الماضية، نجحت الصين في تخليص ما يزيد عن 700 مليون نسمة من الفقر، بما يمثل 70% من تعداد المتخلصين من الفقر في كل العالم.

على الرغم من وجود وجهات نظر متباينة إزاء أعجوبة الاقتصاد الصيني في داخل البلاد وخارجها، ما تسعى وراءه الصين من الجمع بين "السوق الفعالة" و"الحكومة الواعدة" والإصلاح التدريجي، يعد العوامل الحاسمة للظروف الدولية المؤاتية التي أتت بها العولمة الاقتصادية. علاوة على ذلك، يتمتع نمط نهضة الاقتصاد الصيني وتخفيف الفقر الكلي، بمغزى هام للدول النامية الأخرى.

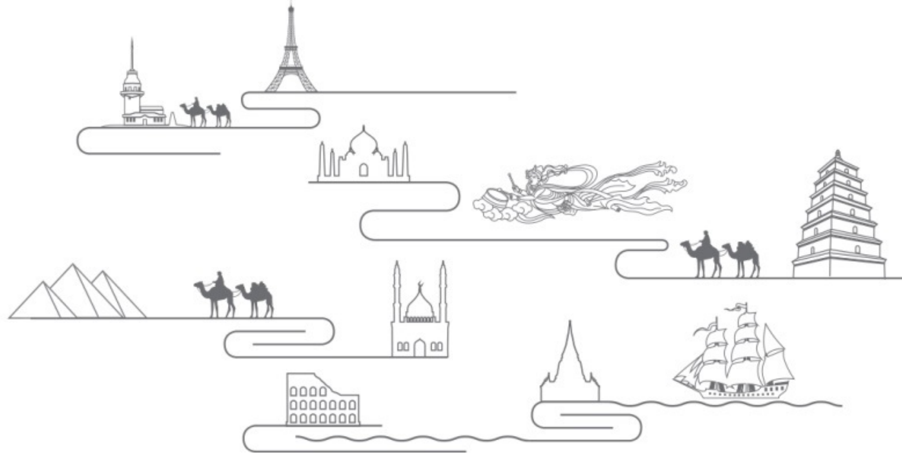
2. توجه الصين للعالم وتوجه العالم للصين

منذ الإصلاح والانفتاح، خاصة بعد انضمام الصين إلى منظمة التجارة العالمية، تسابقت المؤسسات والأموال الأجنبية لدخول الصين، بحيث أصبح رأس المال الأوروبي والأمريكي والصناعة الصينية والاستهلاك العالمي أنماطا جديدة للتنمية، ونجحت مختلف الدول في ركوب الحافلة الصينية المستعدة للتنمية الاقتصادية السريعة. ومع مرور المرحلة الأولى التي اتخذت من "استقبال الاستثمار" كقوام رئيسي، والمرحلة الثانية المركزة على "التوجه للخارج"، دخلت الصين الآن مرحلة الانفتاح الجديدة التي تجمع بين الاستقبال والتوجه للخارج. وفي هذه المرحلة، تعمل الصين على "استقبال" الموارد العالمية في التوزيع الداخلي، هذا من جهة، ومن جهة أخرى، تبذل أقصى جهدها للتوجه للخارج لتوزيع الموارد العالمية. بينما بدأت المؤسسات والأموال الصينية تتوجه للعالم، وأصبحت الأموال والتكنولوجيا والأنماط الصينية طاقة جديدة لقيادة التنمية العالمية، والتي قدمت فرصا وفضاء لمختلف دول العالم لتحقيق التنمية المشتركة، وتشاطر أرباح الإصلاح والانفتاح الصيني، والاستفادة من خبرات ودروس التنمية الصينية، كما أتاحت فرصة لبناء نمط التعاون الدولي في الفترة الجديدة وعلاقات الشراكة التنموية العالمية الجديدة النمط الأكثر عدالة وتوازنا، مما أسهم في توطيد أساس التنمية المستقرة والطويلة الأمد للاقتصاد العالمي.

مع تعمق انفتاح الصين على الخارج وتطور العولمة الاقتصادية، دخلت الصين مرحلة جديدة ساعية لتعزيز التنمية الاقتصادية المستدامة عبر تحويل النمط والارتقاء بالمستوى. وفي هذه المرحلة، شهدت الصناعة الصينية تحولا من النمط الكثيف الأيدي العاملة إلى النمط الكثيف التكنولوجيا، وتقدما من الطرف الأدنى لسلسلة القيمة العالمية إلى الطرف المتوسط والأعلى تدريجيا. وأدى ذلك إلى التحول الجديد للاقتصاد العالمي أيضا، أي تحول دورة الاقتصاد العالمي من الأسلوب التقليدي وحيد الاتجاه المتمثل في "المركز – الحافة"، إلى منظومة "الدورتين" التي تتخذ من الصين كوسيط، وتقع إحدى الدورتين بين الصين والدول المتطورة (اقتصاد أمريكا الشمالية واقتصاد أوروبا الغربية)، وتقع الأخرى بين الصين والدول النامية في قارات آسيا وأفريقيا وأمريكا اللاتينية. وفي هاتين الدورتين، أصبحت الصين بالتدريج، نقطة متوسطة أو مركزية بين الاقتصادات المتطورة والدول النامية في قارات آسيا وأفريقيا وأمريكا اللاتينية.

في جدول أعمال التنمية العالمية، تمتاز الصين بصفة مزدوجة باعتبارها دولة تقبل المساعدات وفي الوقت نفسه تقدمها، بما جعل الصين تتمتع بخبرات مختلفة في التنمية العالمية. ظلت الصين تتمسك بالمبادئ الإرشادية للتعاون الاقتصادي والتنموي الدولي، التي تتمثل في "المساواة والمنفعة المتبادلة" و"عدم التدخل في الشؤون الداخلية"، وتقدم دائما مساعدات اقتصادية وتكنولوجية لدول آسيوية وأفريقية ولاتينية، فقدمت إسهاما هاما في السلام والتنمية العالمية. وبعد الإصلاح والانفتاح، شرعت الصين باستكشاف النمط الجديد لتقديم مساعدات للدول الخارجية، القائم على المنفعة المتبادلة والكسب المشترك. وفي هذه الفترة، صارت الشركات الصينية

للتعاون الاقتصادي والتكنولوجي القوام الرئيسي لتقديم مساعدات للدول الخارجية ومقاولة المشروعات في الخارج، وقد تحولت بعض هذه الشركات إلى مقاولين دوليين ذوي قدرة تنافسية قوية بعد سنوات عديدة من الإصلاح والإدارة. وبعد دخول تسعينات القرن العشرين، بدأ تشكيل النمط المالي ذي الخصائص الصينية للتنمية الخارجية، حيث تم تأسيس بنك الصادرات والواردات الصيني والبنك الوطني للتنمية. وعبر تمويل البنوك غير التجارية، لا يقدم الميزان الوطني الدعم لتوسيع حجم رأس المال الخاص للتنمية الخارجية فحسب، بل يعزز أيضا مشاركة رأس المال الاجتماعي، ويخفف الأعباء المالية على الحكومة. وبدأ بنك الصادرات والواردات الصيني يقدم القروض الحكومية التفضيلية ذات مهلة التسديد الطويلة والفوائد المنخفضة، والتي تستهدف رئيسيا الدول الأفريقية، وتركز على دعم المؤسسات الصناعية الضخمة القائمة ومجموعات كاملة من مشروعات البنية التحتية، وتحويل النمط القديم المتمثل في المساعدة في البناء إلى نمط المقاولة، الأمر الذي يرفع فعالية استخدام رأس المال، ويخفض المخاطر المؤسسية. في القرن الحادي والعشرين، دخل التعاون الاقتصادي والتنموي الخارجي الصيني المرحلة الجديدة للتنمية الشاملة، حيث تم إنشاء سلسلة من آليات التعاون الخارجي بما فيها منتدى التعاون الصيني – الأفريقي، لغرض دفع التعاون الاقتصادي الخارجي على نحو شامل. وبعد أكثر من نصف قرن من التطبيق والممارسة، شكلت الصين بالتدريج نمطها الخاص للتعاون الاقتصادي والتنموي الخارجي، والذي يتمثل في تنسيق الموارد بشتى أشكالها بالاعتماد على السبل المالية، وفي الوقت الذي تسعى الصين فيه لتعزيز التنمية الذاتية، تعمل على تعزيز تنمية مختلف الدول بشرط عدم زيادة ضغوط كثيرة على ميزان الدولة، مما يحقق نمط "المنفعة المتبادلة والكسب المشترك والتنمية المشتركة". نظرا لأن الصين تتمتع بصفة مزدوجة باعتبارها دولة تقبل المساعدات وفي الوقت نفسه تقدمها، فيمكنها أن تنشئ منصة التبادل والتعاون للدول النامية والدول المتطورة على قدم المساواة.



ثالثا، مضامين مبادرة "الحزام والطريق" وفوائدها

1. المضامين الوافرة لـ"الحزام والطريق"

في ظل الوضع الدولي الحالي المفعم بالتعقيدات والعناصر غير المحددة، أصبح تعزيز التعاون الدولي أمرا ذا أهمية بالغة جدا. في 7 سبتمبر 2013، ألقى الرئيس الصيني شي جين بينغ محاضرة في كازاخستان تحت عنوان "تطوير الصداقة الشعبية وخلق مستقبل جميل سوية"، وطرح فيها "البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير". وفي 3 أكتوبر ذلك العام، ألقى شي جين بينغ محاضرة في البرلمان الإندونيسي تحت عنوان "بناء مجتمع المصير المشترك للصين وآسيان"، وطرح فيها "البناء المشترك لطريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين". وتهدف مبادرة "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" و"طريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين" (يشار إليها اختصارا بـ"الحزام والطريق")، لتطوير روح طريق الحرير المتوارثة خلال مئات السنين الماضية، والمتمثلة في "السلام والتعاون والانفتاح والتسامح والاستفادة المتبادلة والمنفعة المتبادلة والكسب المشترك"، بحيث يمكننا أن نخلق مبادرة تعاونية ذات مشاركة عالمية في الفترة الجديدة، باستغلال الأساس المزدوج الذي يتمتع به طريق الحرير في الجغرافيا الطبيعية والتاريخ الحضاري.

تتماشى مبادرة "الحزام والطريق" مع تيار التنمية العالمية، وتتمسك بروح التعاون الإقليمي المنفتح، وتسعى لحماية المنظومة العالمية للتجارة الحرة والاقتصاد العالمي المنفتح. وتهدف مبادرة "الحزام والطريق" إلى تعزيز التداول المنتظم والحر للعوامل الاقتصادية والتوزيع عالي الفعالية للموارد واندماج الأسواق المعمق، وإلى دفع تحقيق تناسق السياسات الاقتصادية لمختلف الدول على طول الحزام والطريق، وإلى ممارسة التعاون الإقليمي على نطاق أوسع وعلى مستوى أعلى وأعمق، وإلى العمل المشترك على تشكيل إطار التعاون الاقتصادي الإقليمي الذي يتسم بالانفتاح والتسامح والتوازن والمنفعة الشاملة، وتحقيق الوضع الطبيعي الجديد للاقتصاد الصيني، الأمر الذي يدفع الاقتصاد العالمي للتخلص من الأزمة. كما تعمل مبادرة "الحزام والطريق" على دفع الترابط والتواصل لقارات آسيا وأوروبا وأفريقيا، والطرق التجارية البحرية، وإقامة وتعزيز علاقات الترابط والتواصل بين مختلف الدول على طول الحزام والطريق، وبناء شبكة التواصل والترابط المركبة من كل الأبعاد والمتعددة الدرجات، وتحقيق التنمية المتنوعة والمستقلة والمتوازنة والمستدامة لمختلف الدول على الطريق، واستكشاف نمط جديد للتعاون الدولي والحوكمة العالمية. كما تركز مبادرة "الحزام والطريق" على دفع الصين لتوسيع وتعميق الانفتاح والإصلاح، وبناء الوضع الجديد للانفتاح من كل الأبعاد، والاندماج العميق مع المنظومة الاقتصادية العالمية، وتشاطر خبرات التنمية الصينية مع العالم، وتحمل المزيد من المسؤوليات والواجبات بقدر الإمكان، وتقديم إسهام أكبر للسلام والتنمية الإنسانية.

تأخذ مبادرة "الحزام والطريق" مصالح واهتمامات الدول والأقاليم ذات الصلة بـ"الحزام والطريق"، في عين الاعتبار، وتتمسك بمبادئ السلام والتعاون والانفتاح والتسامح والاستفادة المتبادلة والمنفعة المتبادلة والكسب المشترك، وتلتزم بمقاصد ومبادئ ميثاق الأمم المتحدة والمبادئ الخمسة المتمثلة في التمسك بالانفتاح والتعاون، والتمسك بالانسجام والتسامح، والتمسك بعمليات السوق، والتمسك بالمنفعة المتبادلة، والكسب المشترك، ودفع التعاون العملي في كافة المجالات، وبناء مجتمع ذي مصلحة مشتركة ومصير واحد ومسؤولية مشتركة، يتسم بالثقة السياسية المتبادلة والاندماج الاقتصادي والتسامح الثقافي. ويشير ذلك للعالم أن مبادرة "الحزام والطريق" التي تدعو إليها الصين، تتحلى بميزات الانفتاح والتسامح والمساواة والمنفعة المتبادلة، ويمكن أن تشترك فيها مختلف الدول

في العالم، فهي ليست مبادرة مغلقة؛ وتسعى مبادرة "الحزام والطريق" لتحقيق التعاون والكسب المشترك والتنمية المستدامة للدول على طول الحزام والطريق من خلال دفع المساهمة المشتركة والبناء المشترك والتشاطر المشترك.

تتخذ مبادرة "الحزام والطريق" من تناسق السياسات وترابط المنشآت وتواصل الأعمال وتداول الأموال وتفاهم العقليات، مضامين رئيسية، وتتمسك بالبناء المتزامن للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين. ويضم الحزام الاقتصادي لطريق الحرير الاتجاه من الصين إلى أوروبا (بحر البلطيق) مرورا بآسيا الوسطى وروسيا؛ والاتجاه من الصين إلى منطقة الخليج والبحر الأبيض المتوسط مرورا بآسيا الوسطى وغربي آسيا؛ والاتجاه من الصين إلى جنوب شرقي آسيا وجنوبي آسيا والمحيط الهندي. بينما يركز طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين على الاتجاه من الموانئ الساحلية بالصين إلى المحيط الهندي مرورا ببحر الصين الجنوبي، وامتدادا إلى أوروبا؛ والاتجاه من الموانئ الساحلية بالصين إلى جنوب المحيط الهادئ. وتستند الاتجاهات البرية لـ"الحزام والطريق" إلى الممرات الدولية الكبرى، وتتخذ من المدن المركزية على طول الحزام والطريق كدعائم، ومن المناطق الاقتصادية والتجارية والصناعية الرئيسية كمنصات تعاون، في سبيل البناء المشترك لممرات التعاون الاقتصادي الدولي، بما فيها الجسر الجديد للقارة الأورآسيوية، ممر الصين – منغوليا – روسيا، ممر الصين – آسيا الوسطى – غربي آسيا، ممر الصين – شبه جزيرة الهند الصينية؛ بينما تتخذ الاتجاهات البحرية لـ"الحزام والطريق" من الموانئ الرئيسية كنقاط، في سبيل البناء المشترك لممرات النقل الكبرى السالكة والآمنة وعالية الفعالية.

تؤكد مبادرة "الحزام والطريق" على تواصل الاستراتيجيات التنموية للدول والأقاليم المشاركة، وإيجاد نقطة التقاء المصالح، وتحقيق المنفعة لمزيد من الدول والأقاليم. وعبر تواصل وترابط الاستراتيجيات، يمكن لمختلف الدول أن تتشاطر الخبرات الصينية في مجال دفع التنمية الاقتصادية واستئصال الفقر، مما يدفع التنمية الاقتصادية الذاتية والتخلص من الفقر على نحو أفضل. ويتمسك بناء "الحزام والطريق" بمبادئ الانفتاح والتسامح والسلام والمنفعة المتبادلة، ودفع اشتراك مختلف الدول والأقاليم على قدم المساواة، وإيجاد التنمية إلى أقصى حدها، وتحقيق التنمية المشتركة والازدهار المشترك. كما يتمسك بناء "الحزام والطريق" بموقف "الوئام، مع وجود التباين"، ويسعى لتحقيق التنمية المشتركة والازدهار المشترك والتمتع بالسلام سوية على أساس الدفاع عن التنوع الثقافي.

لم تكن مبادرة "الحزام والطريق" منظومة مغلقة، وليست لها حدود مطلقة؛ وإنما مبادرة منفتحة ومتسامحة للتعاون الدولي، ويمكن أن تشترك فيها جميع الدول الراغبة. كما لم تكن مبادرة "الحزام والطريق" تعاونا شبه إقليمي، وإنما شبكة دولية للتعاون الاقتصادي الإقليمي، ولا تحدد الدول والأقاليم المنتمية إلى "الحزام والطريق". وفي الوقت نفسه، تمتلك مبادرة "الحزام والطريق" النقاط الفضائية الرئيسية للبناء، ألا وهي الجسر الأورآسيوي الجديد والممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا والممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا، والممر الاقتصادي بين الصين وباكستان والممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار، والتواصل والترابط للسكك الحديدية والطرق العامة والطرق المائية والخطوط الجوية وطرق الأنابيب والطرق السريعة المعلوماتية، إلى جانب تهيئة عدة دول ارتكاز، وبناء عدة موانئ ارتكاز.

تتفق مبادرة "الحزام والطريق" مع احتياجات التنمية السلمية في العالم الحديث، فتحظى بإقبال واسع من المجتمع الدولي. وفي السنوات الثلاث والنيف الماضية، حقق بناء "الحزام والطريق" تقدما كبيرا من العدم إلى الوجود، ومن مجرد نقطة إلى سطح واسع، وتم تنفيذ سلسلة من مشروعات البناء الهامة. حتى 31 ديسمبر 2016، وقعت الصين اتفاقية تعاون مع أكثر من 40 دولة ومنظمة دولية؛ كما وقعت خطاب نوايا حول بناء "الحزام والطريق" مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ التابعة للأمم المتحدة، ووقعت مذكرة التفاهم حول بناء "الحزام والطريق" مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي. وقد أعرب كل من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة وبيان منظمة شانغهاي للتعاون، عن التأييد لبناء "الحزام والطريق"، ما دعا المجتمع الدولي لتقديم ظروف آمنة ومضمونة لبناء "الحزام والطريق". ونالت نظرية التعاون لـ"الحزام والطريق" ترحيبا وإقبالا من مزيد من الدول والمنظمات الدولية ذات الصلة، وتتوسع الآراء المشتركة حول التعاون بين مختلف الأطراف باستمرار، كما يتعمق التبادل والاتصال يوما بعد يوم، وتظهر الثمار

العملية بالتدريج، بحيث أصبح "الحزام والطريق" منصة تعاونية مهمة متسمة بالمشاركة المتعددة الأطراف والمنفعة المتبادلة والكسب المشترك.

2. فوائد "الحزام والطريق"

أولا، تسهم مبادرة "الحزام والطريق" في حشد الآراء المشتركة حول تنمية مختلف الدول، وتحقيق تناسق السياسات بين مختلف الدول ذات الصلة، وتشكيل الوضع الجديد للتنمية المشتركة لمختلف الدول. يعتبر طريق الحرير القديم تراثا تاريخيا مشتركا لمختلف الدول على طول الحزام والطريق، ويتفق تعزيز نهضة طريق الحرير في العصر الجديد مع المصالح المشتركة لمختلف الدول على طول الحزام والطريق، فيعد ذلك منتجا عاما ذا أهمية عالمية، ويحتاج إلى مشاركة جميع الدول على طول الحزام والطريق والتعاون التام بينها. لكن في بداية طرح أفكار "الحزام والطريق"، ظنت بعض الدول على طول الحزام والطريق أن تلك الأفكار تهدف لتخفيف الطاقة الإنتاجية الزائدة بالصين، أو أنها لا تأتي إلا بمنفعة أحادية الجانب. لذلك، ومن أجل إزالة هذه الظنون، ينبغي تعزيز تناسق السياسات بين مختلف الدول، لجعل الدول على طول الحزام والطريق تتعرف على النية الحسنة لمبادرة "الحزام والطريق" الصينية بصورة مستفيضة، وجعل دول العالم تطلع على ما تسعى وراءه أفكار "الحزام والطريق" من التعاون والكسب المشترك. ويمكن لمختلف الدول أن تتعرف على مصالح واحتياجات الأطراف الأخرى بشكل تام من خلال تعديل السياسات وإجراء التعاون، وتجد نقاط التقاء المصالح الكامنة، وتسعى وراء النقاط المشتركة مع ترك نقاط الخلاف جانبا، وتتوصل إلى آراء مشتركة، بما يمكن خفض المخاطر السياسية في التعاون بشكل فعال. مع تعمق مستوى تناسق السياسات وتوسع المجالات، وازدياد المعرفة والثقة المتبادلة، نالت مبادرة "الحزام والطريق" تقديرات عالية ومتزايدة من مختلف الدول والمنظمات الدولية ذات الصلة، مما قدم إسهاما في تحقيق التعاون والكسب المشترك والمنفعة المتبادلة، وتشكيل مجتمع ذي مصير مشترك بشكل متزايد، وبناء الآراء المشتركة العامة حول التعاون الاقتصادي والتنموي الدولي في الفترة الجديدة.

ثانيا، تسهم مبادرة "الحزام والطريق" في دفع ترابط المنشآت في مختلف الدول، وتحقيق الترابط والتواصل بين مختلف الدول ذات الصلة، بحيث تصبح محركا جديدا للتنمية الاقتصادية العالمية. إن دفع ترابط المنشآت لا يعتبر مجالا أساسيا ذا أولوية في بناء "الحزام والطريق" فحسب، بل هو المجال الذي يحقق تقدما اختراقيا منذ طرح مبادرة "الحزام والطريق". قبل عام 2013، تم توقيع 15 اتفاقية بشأن بناء مشروعات البنية التحتية بين الصين والدول على طول "الحزام والطريق"، بقيمة استثمارية إجماليها 18 مليار دولار أمريكي. وتم توقيع 5 اتفاقيات جديدة في عام 2013، بقيمة استثمارية بلغت ٥٥٠ مليون دولار أمريكي، و8 اتفاقيات في عام 2014 بقيمة استثمارية بلغت 26 مليار دولار أمريكي. وشهد التعاون في بناء البنية التحتية نموا وثابا في عام 2015، حيث تم توقيع 19 اتفاقية جديدة بشكل رسمي، وتجاوز إجمالي القيمة الاستثمارية 50 مليار دولار أمريكي. ويمكن لبناء البنية التحتية أن يقدم دعما لتوجه المؤسسات الصينية للخارج، ويدفع المؤسسات الصينية ذات القدرة التنافسية لتنفيذ مزيد من المشروعات الخارجية، ويرفع قدرة المؤسسات الصينية على الاشتراك في التعاون الدولي. فضلا عن ذلك، أسهم تشكل الطرق التجارية الجديدة وشبكة التعاون الاقتصادي والتجاري بين المناطق الشرقية للصين وآسيا الوسطى وشرق أوروبا وغربي آسيا، في توسيع انفتاح المناطق الداخلية والحدودية الصينية على الغرب، وتنشيط الحيوية الاقتصادية للمناطق الداخلية والحدودية والساحلية الصينية، وتعزيز تنمية الاقتصاد الموجه للتصدير في المناطق الوسطى والغربية بالصين، مما يشكل نقطة نمو جديدة للاقتصاد الصيني. هذا من جهة، ومن جهة أخرى، يوفر بناء "الحزام والطريق" قناة تمويلية جديدة لبناء البنية التحتية في أنحاء العالم، كما يقدم حلولا لمشكلة النقص الشديد في الدعم المالي التي تواجهها الدول والأقاليم على طول الحزام والطريق، خاصة الدول النامية في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، وأفريقيا والدول الآسيوية الناشئة، في بناء البنية التحتية. ويساعد بناء "الحزام والطريق" في تغيير الملامح المتخلفة للبنية التحتية ودفع النمو الاقتصادي وتحسين معيشة الشعوب في الدول ذات الصلة، وذلك على أساس احترام سيادتها وأمنها ومصالحها. علاوة على

ذلك، يمكن لدفع بناء الممرات الدولية الرئيسية وبناء شبكة البنية التحتية التي تربط بين مختلف المناطق الآسيوية وبين قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا، أن يرسي أساسا لدفع نمو الاقتصاد العالمي.

ثالثا، تسهم مبادرة "الحزام والطريق" في دفع التجارة السالكة بين مختلف الدول، وإزالة الحواجز التجارية والاستثمارية، وخلق ظروف تجارية مؤاتية لمختلف الدول. إذ يمكن لمبادرة "الحزام والطريق" أن تعزز التفاعل والتعاون والتبادل الودي بين الدول المشاركة، وتدفع تسهيل التجارة والاستثمار بين مختلف الدول، وتوطد النقاش والتشاور بشأن اتفاقية حماية الاستثمار وتجنب الازدواج الضريبي، مما يحقق التجارة السالكة بين مختلف الدول. وتعمل الصين بنشاط على دفع تنفيذ "اتفاقية علاقات الشراكة الاقتصادية الشاملة الإقليمية"، ورفع درجة حرية التجارة والاستثمار بين مختلف الدول في هذا الإقليم؛ وفي الوقت الذي تسعى فيه الصين لإنجاز الدراسة والأبحاث حول الاستراتيجية المشتركة لمنطقة التجارة الحرة في آسيا والباسيفيك ودفع بناء منطقة التجارة الحرة لآسيا والباسيفيك، تبذل جهدا كبيرا في توسيع مجالات التعاون التجاري، التي تشمل الزراعة والتحريج والرعي والمكننة الزراعية ومعالجة المنتجات الزراعية والموارد والطاقة التقليدية والطاقة المتجددة وغيرها. في الوقت ذاته، يساعد "الحزام والطريق" في بناء منطقة التعاون الاقتصادي الحدودي ومنطقة التعاون الاقتصادي العابر للقارات، وخلق مجموعة من المناطق الصناعية ذات المنشآت الأساسية المطلوبة والصناعات الريادية الواضحة والخدمات العامة المتكاملة والتأثيرات المتجمعة والمشعة، حتى تصبح منصة هامة لدفع مبادرة "الحزام والطريق" والتعاون الدولي في الطاقة الإنتاجية وصنع التجهيزات، ومنصة هامة لاشتراك مؤسسات الدول المستضيفة في سلسلة القيمة العالمية، ووسيلة هامة لتنمية الاقتصاد المحلي وزيادة فرص العمل وتحسين مستوى معيشة الناس.

رابعا، تسهم مبادرة "الحزام والطريق" في تعزيز التعاون المالي بين مختلف الدول، وتقديم رؤوس الأموال للتنمية الاقتصادية، وتهيئة دوافع جديدة للتنمية الاقتصادية العالمية. يضم التعاون المالي العابر للقارات ل"الحزام والطريق" عدة مستويات وقوائم رئيسية، حيث تعد الأجهزة المالية الدولية المتعددة الأطراف والموجهة للتنمية، رائدا رئيسيا في التعاون المالي. إن البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، الذي بادرت الصين لتأسيسه، قد اعتمد 9 مشاريع بقيمة استثمارية بلغت 170 مليون دولار أمريكي، تشمل مجالات الطاقة والمواصلات والتنمية الحضرية في بنغلاديش وإندونيسيا وباكستان وكازاخستان وغيرها من الدول على طول "الحزام والطريق". وقد شارك صندوق طريق الحرير في التمويل والاستثمار بثلاثة مشاريع بما فيها مشروع تكامل الغاز الطبيعي المسال في يامال الروسية؛ كما شارك في بناء مؤسسة التمويل الدولية التابعة للبنك الدولي، لغرض دفع الاستثمار الصناعي في الاقتصادات الناشئة؛ وقدم مبلغا قدره مليارا دولار أمريكي لتأسيس صندوق التعاون الصيني – الكازاخستاني في الطاقة الإنتاجية باعتباره أول صندوق خاص للتعاون الثنائي، يركز على تقديم دعم للتعاون الصيني – الكازاخستاني في الطاقة الإنتاجية والمجالات الأخرى. وبادرت الصين لتأسيس الجمعية الآسيوية للتعاون المالي بشكل رسمي، التي تركز أعمالها الرئيسية في قارة آسيا، وتتمسك بعمليات المنظمات غير الحكومية الدولية الإقليمية، وتسعى لتعزيز تبادل المعلومات مع الأجهزة المالية خارج الإقليم، ودفع التعاون في البنية التحتية المالية والعمليات المالية والوقاية من المخاطر المالية، وبناء الآليات الموجهة للسوق، والتي تستطيع أن تحشد رؤوس الأموال الآسيوية وحتى العالمية للاشتراك فيها، وبناء منصة غير حكومية للتبادل المالي في قارة آسيا، ورفع تأثيرات الأجهزة المالية الآسيوية في الأسواق المالية العالمية. وتعمل الصين سوية مع 16 دولة في أوروبا الوسطى والشرقية، لابتكار نمط التعاون، فتم تأسيس الشركة المالية القابضة "١٦+١" في 5 نوفمبر 2016، التي تركز على تقديم الدعم للمشروعات ذات الصلة بتحقيق الترابط والتواصل لشراء المنتجات والتجهيزات الصينية والتعاون في الطاقة الإنتاجية في إطار "١٦+١"، وجمع رأس المال في الأسواق العالمية عبر العمليات التجارية، مما يقدم دعما ماليا لتنمية الدول في أوروبا الوسطى وأوروبا الشرقية.

أخيرا، تسهم مبادرة "الحزام والطريق" في تعزيز التبادل بين شعوب مختلف الدول، وبناء أساس شعبي متين، وتحقيق تفاهم العقليات بين شعوب مختلف الدول والأمم. التبادل بين الدول يعود إلى الصداقة بين شعوبها، وقد بنى "الحزام والطريق" منصة التعاون في مجالات التعليم والتكنولوجيا والسياحة والطب وبيوت الخبرة وغيرها لمختلف الدول المشاركة، بما يقدم فرصا سانحة للتبادل الثقافي

بينها. كما تقدم الصين منحا دراسية لعشرة آلاف فرد في الدول على طول الحزام والطريق كل سنة، وتقدم تدريبات لـ120 ألف فرد، ومنحا دراسية لـ150 ألف فرد في الدول النامية، وتدرب 500 ألف فني للدول النامية؛ كما تتخذ الحكومات المحلية بالصين إجراءات لتشجيع التبادل الثقافي والتعليمي الدولي، على سبيل المثال إنشاء "المنح الدراسية الخاصة لطريق الحرير". فضلا عن ذلك، تعمل الصين بإيجابية على دفع التعاون السياحي بين الدول والأقاليم المشاركة في "الحزام والطريق"، وقد نفذت 27 مقاطعة ومنطقة صينية بما فيها هاينان وقوانغشي وشينجيانغ ونينغشيا، مشاريع التعاون السياحي مع الدول على طول "الحزام والطريق". وحسب توقع مصلحة الدولة للسياحة، وخلال فترة "الخطة الخمسية الثالثة عشرة"، ستنقل الصين 150 مليون فرد/ مرة من السياح و200 مليار دولار أمريكي من النفقات السياحية إلى الدول ذات الصلة بـ"الحزام والطريق". وقد أجرت الصين أشكالا عديدة من التعاون في مجال الطب والصحة، بما فيها "بيان براغ بشأن التعاون والتنمية الصحية بين الصين ودول أوروبا الوسطى والشرقية" والخطة الصينية – الأفريقية بشأن تخفيف الفقر، والخطة الصينية – الأفريقية بشأن التعاون في الصحة العامة، إلى جانب خطة تربية مائة كفء متخصص في الصحة العامة بين الصين وآسيان وغيرها، وتتمتع هذه الخطط وأشكال التعاون بأهمية بالغة في الارتقاء بالوضع الطبي والصحي في الدول ذات الصلة بـ"الحزام والطريق"، وبناء الأساس الشعبي لـ"الحزام والطريق". كما تعمل الصين بإيجابية على دفع التعاون التكنولوجي مع الدول المشاركة في "الحزام والطريق"، وقد تم توقيع مذكرة تفاهم حول التعاون التكنولوجي مكونة من 59 مشروعا، تشمل الطيران الفضائي والطاقة والإيكولوجيا والمجالات الأخرى. وتم إنشاء 39 مركزا تكنولوجيا في إطار الخطة الخمسية الثالثة عشرة، بما فيها الحديقة الذكية لـ"الحزام والطريق" والمختبر المشترك والمركز الدولي لنقل التكنولوجيا ومركز التعاون الصناعي ومركز حضانة المنتجات الجديدة وغيرها، والتي تقدم دعما ماليا وتكنولوجيا وبشريا لتنمية الزراعة والتكنولوجيا والمواصلات والصناعة في الدول ذات الصلة، وحققت تحويل الثمار التكنولوجية إلى واقع عملي. وفي نفس الوقت، تسعى الصين بلا توقف، لتعزيز التبادل والتعاون مع المنظمات الشعبية في الدول المشاركة، وتبذل جهدا كبيرا في إطلاق أشكال شتى من الأنشطة الخيرية في مجالات التعليم والطب وتخفيف الفقر والتنوع الأحيائي وحماية البيئة الإيكولوجية وغيرها، ودفع تحسين ظروف المعيشة والإنتاج في المناطق الفقيرة على طول الحزام والطريق.

تناسق السياسات
اللقاء بين الغرب والشرق

أولا، الآراء المشتركة حول
"الحزام والطريق" وإطارات التعاون

1. ما هي الآراء المشتركة التي تم التوصل إليها حول "الحزام والطريق"

في الثلاث سنوات والنيف الماضية منذ طرح مبادرة "الحزام والطريق"، بذلت الصين والدول على طول الحزام والطريق جهدا مشتركا لدفع البناء المشترك لـ"الحزام والطريق" بلا توقف، وتنفيذ مختلف الخطط والمشاريع ذات الصلة، واستغلال آليات التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف القائمة بإيجابية، مما أسهم في دفع التعاون الإقليمي والعابر للأقاليم إلى حد كبير. وقد أعربت أكثر من 100 دولة ومنظمة دولية في العالم عن رغبتها في المشاركة، ووقعت أكثر من 40 دولة ومنظمة دولية اتفاقيات تعاون مع الصين، مما شكل آراء مشتركة واسعة حول التعاون الدولي. وأدرجت، أو جسدت، القرارات أو الوثائق المتعلقة لكل من الجمعية العامة للأمم المتحدة ومجلس الأمن الدولي واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ التابعة للأمم المتحدة، ومنظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (أبيك) والمؤتمر الآسيوي – الأوروبي، والتعاون شبه الإقليمي في منطقة الميكونغ الكبرى، وغيرها، الكثير من المضامين حول بناء "الحزام والطريق".

في الجمعية العامة الـ71 للأمم المتحدة، المنعقدة في نوفمبر 2016، اتفقت 193 دولة عضو على تدوين مبادرة "الحزام والطريق" في قرار الجمعية، كما دعت المجتمع الدولي لتهيئة ظروف آمنة ومضمونة لبناء "الحزام والطريق"، الأمر الذي أثبت أن مبادرة "الحزام والطريق" المتمسكة بمبادئ النقاش المشترك والبناء المشترك والتمتع المشترك، تحظى بردود أفعال إيجابية واعتراف واسع من المجتمع الدولي.

تتمتع منظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (أبيك) باعتبارها آلية متعددة الأطراف لبناء "الحزام والطريق" بآراء مشتركة مع مبادرة "الحزام والطريق" في مجالات كثيرة. تقع معظم أعضاء المنظمة البالغ عددها 21، في الأقاليم على طول الحزام والطريق، والتي تسعى من جهة لدفع تسهيل التجارة وبناء منطقة التجارة الحرة؛ ومن جهة أخرى، تعمل على تعزيز التعاون الاستثماري وتسهيل الاستثمار، وإزالة الحواجز الاستثمارية. في 20 نوفمبر 2016، أشار الرئيس الصيني شي جين بينغ، في خطاب ألقاه في الاجتماع غير الرسمي الـ24 لقادة منظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ، إلى أن الجانب الصيني يعمل بإيجابية على دفع مبادرة "الحزام والطريق"، وتقديم إسهام في قضية الترابط والتواصل لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ من خلال النقاش المشترك والبناء المشترك والتمتع المشترك مع الشركاء الإقليميين. ويرغب الجانب الصيني في أن يعزز الاتصال بين الإستراتيجيات التنموية ومبادرات التعاون لمختلف الأطراف، وتحقيق التآزر. وتتفق الجهود المبذولة في مبادرة "الحزام والطريق" اتفاقا تاما مع جهود أبيك، التي تهدف لكسر عنق الزجاجة للترابط والتواصل الإقليمي وبناء منصة لتناسق السياسات، وتعزيز التنمية والازدهار في منطقة آسيا والمحيط الهادئ.

في 3 سبتمبر 2016، ألقى الرئيس الصيني شي جين بينغ خطابا في افتتاح قمة مجموعة العشرين تحت عنوان "الانطلاقة الجديدة للنمو الصيني والمخطط الجديد للنمو العالمي"، أكد فيه أن "التنمية الصينية تستفيد من المجتمع الدولي، وتود الصين أن تقدم المزيد من المنتجات العامة للمجتمع الدولي. وقد طرحت مبادرة ‘الحزام والطريق’، بهدف تشاطر فرص التنمية الصينية مع مختلف الدول على طول الحزام والطريق، وتحقيق الازدهار المشترك". إن الآليات والمقترحات الجديدة التي دعت إليها الصين ليست بيتا جديدا أو تمثيلا فرديا، وإنما ترحب بالاشتراك المنسق من مختلف الأطراف والدعم المتبادل والتنمية المشتركة. لذا تعد مبادرة "الحزام والطريق"

إضافة وتكملة مفيدة للآليات الدولية القائمة، وهادفة لتحقيق التعاون والكسب المشترك والتنمية المشتركة.

في الفترة بين 23 و24 يونيو 2016، انعقد الاجتماع ال16 لمجلس رؤساء الدول الأعضاء لمنظمة شانغهاي للتعاون، في مدينة طشقند عاصمة جمهورية أوزبكستان، بمناسبة الذكرى السنوية ال15 لتأسيس المنظمة، والذي أجاز "البيان الإعلامي لاجتماع مجلس رؤساء الدول الأعضاء لمنظمة شانغهاي للتعاون"، حيث أكد رؤساء الدول الأعضاء على "ضرورة دفع التعاون المتعدد الأطراف في مجال المواصلات بشكل متزايد، وتعزيز بناء ممرات النقل الدولي، وخلق محور المواصلات الذي يربط آسيا وأوروبا، وتنفيذ مشروعات البنية التحتية سوية، وتوسيع القوة الكامنة في الروابط والتواصل ذات الجدوى الاقتصادية، مع إطلاق القوة الإقليمية الكامنة في النقل العابر للقارات." ورأى رؤساء الدول الأعضاء أنه ينبغي إيلاء اهتمام خاص لتنمية التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف في مجالات الثقافة والصحة والتكنولوجيا والتعليم وحماية البيئة والرياضة والسياحة، والعمل سوية على دراسة وحماية مناطق منظمة شانغهاي للتعاون والتراث الثقافي والطبيعي على طول طريق الحرير.

في 23 مارس 2016، عُقد أول اجتماع لرؤساء أو رؤساء حكومات من مملكة كمبوديا وجمهورية الصين الشعبية وجمهورية لاوس الديمقراطية الشعبية وجمهورية ميانمار الاتحادية ومملكة تايلاند وجمهورية فيتنام الاشتراكية، حول التعاون بين نهر لانتسانغ ونهر الميكونغ (يشار إليه لاحقا ب"تعاون لانتسانغ – الميكونغ")، في مدينة سانيا بمقاطعة هاينان بالصين، وأصدر الاجتماع "بيان سانيا لاجتماع الرؤساء الأول حول تعاون لانتسانغ – الميكونغ"، الذي أكد أن رؤساء دول تعاون لانتسانغ – الميكونغ اتفقوا على تشجيع مبادرة "الحزام والطريق" الصينية، والأنشطة والمشروعات ذات الصلة بتعاون لانتسانغ – الميكونغ، ودعم الاتصال والترابط بين الخطط التنموية المعنية للدول الواقعة على طول نهر الميكونغ بما فيها "الخطة العامة للترابط والتواصل بين دول آسيان". وتعد الدول الخمس الواقعة على طول نهر الميكونغ دول أعضاء هامة لرابطة آسيان، وسيسهم الاتصال بين "الحزام والطريق" وتعاون لانتسانغ – الميكونغ، في تحفيز القوة التنموية الكامنة لمختلف الدول، ويساعد في الارتقاء بمستوى التعاون الشامل بين الصين وآسيان، ويصب حيوية جديدة في التنمية الآسيوية. بينما يعد تعاون لانتسانغ – الميكونغ تطبيقا جديدا لتعاون الجنوب – الجنوب، فإن الاتصال بين "الحزام والطريق" وتعاون لانتسانغ – الميكونغ، يجسد عزم الصين الثابت على العمل مع الدول الخمس الواقعة على طول نهر الميكونغ سوية لتنفيذ جدول أعمال الأمم المتحدة 2030 بشأن التنمية المستدامة.

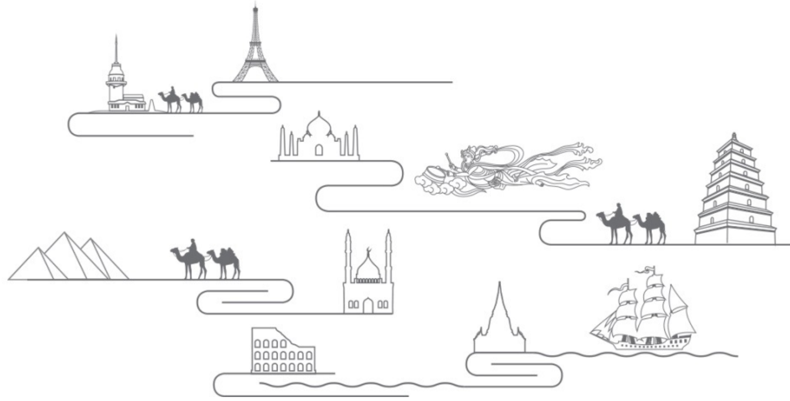
2. إطارات التعاون الرئيسية لـ"الحزام والطريق"

تعتبر "التطلعات والأعمال" وثيقة تشرح مضامين التصميم الفوقي التي حددتها الحكومة الصينية ل"الحزام والطريق"، إذ أنها طرحت إطار التصميم الفوقي للبناء المشترك ل"الحزام والطريق" في نواحي مبادئ البناء المشترك والأفكار الإطارية والنقاط الرئيسية للتعاون وآلية التعاون وغيرها. وتأخذ مبادرة "الحزام والطريق" مصالح واهتمامات الدول والأقاليم المشاركة في عين الاعتبار بشكل مستفيض، وتتمسك بمفهوم السلام والتعاون والانفتاح والتسامح والاستفادة المتبادلة والمنفعة المتبادلة والكسب المشترك، وتلتزم بمقاصد ومبادئ ميثاق الأمم المتحدة والمبادئ الخمسة المتمثلة في التمسك بالانفتاح والتعاون والتمسك بالانسجام والتسامح والتمسك بعمليات السوق والتمسك بالمنفعة المتبادلة والكسب المشترك. كما تسعى مبادرة "الحزام والطريق" لتحقيق التعاون والكسب المشترك والتنمية المستدامة للدول على طول الحزام والطريق، من خلال دفع المشاركة المنسقة والبناء المشترك والتمتع المشترك بينها.

لقد أرست الآراء المشتركة الواسعة التي توصلت إليها مبادرة "الحزام والطريق"، أساسا للخطط التنموية الإقليمية والعابرة للأقاليم. يعتبر الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين جناحين لبناء "الحزام والطريق". يرسم طريق الحرير البري شبكة اقتصادية وتجارية ومواصلاتية تربط بين قارات أوروبا وآسيا وأفريقيا عبر بناء "الممرات الاقتصادية ال6": حيث أن الممرات الثلاثة الأولى، وهي الجسر الجديد للقارة الأوروآسيوية والممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا والممر الاقتصادي بين

الصين وآسيا الوسطى وغربي آسيا، لا تربط منطقة شرقي آسيا النشيطة والدائرة الاقتصادية الأوروبية المتقدمة فحسب، بل تجعل الطريق التجاري بين الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط سالكا، بما يقدم فرصا لتنمية الدول الأورآسيوية غير الساحلية؛ أما الممرات الثلاثة الأخرى، وهي الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان والممر الاقتصادي بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية والممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار، فستنقل التأثيرات الاقتصادية للممر الأورآسيوي إلى جنوبي آسيا وجنوب شرقي آسيا ومنطقة المحيط الهندي، وتتمتع بقوة كامنة جبارة في التنمية. أما شبكة المواصلات المجسمة المتكونة من السكك الحديدية والطرق العامة والخطوط البحرية والجوية والشبكة الكهربائية وشبكة الاتصالات وشبكة أنابيب النفط والغاز، فتشكل شبكة مركبة لترابط البنية التحتية، حتى أنها أصبحت الأساس المادي لـ"الممرات الاقتصادية الـ6" المذكورة أعلاه.

يتركز طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين على الاتجاه من الموانئ الساحلية بالصين إلى المحيط الهندي مرورا ببحر الصين الجنوبي والاتجاه من الموانئ الساحلية بالصين إلى جنوب المحيط الهادئ، فيعد خط مواصلات بحريا بين الشرق والغرب، كما هو ممر هام لتبادل الحضارات الإنسانية المادية والروحية، وسيحقق تنفيذ طريق الحرير البحري ترابطا وتواصلا مع جنوب شرقي آسيا المجاورة للصين، حتى امتدادا إلى المجال البحري الواسع في المحيط الهندي، ويتعلق بحوالي عشرات الدول المتجاورة برا وبحرا. وتشير وثيقة "التطلعات والأعمال" إلى أن طريق الحرير البحري يتخذ من الموانئ الرئيسية كنقاط، في سبيل البناء المشترك لممرات النقل الكبرى السالكة والآمنة والعالية الفعالية.



ثانيا، آليات التعاون الواسعة

1. التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف

يشمل بناء "الحزام والطريق" دولا وأقاليم عديدة، ويتعلق بمصالح عدة أطراف، فتعتبر المواقف والمبادئ التي يتمسك بها، مهمة للغاية. وتؤكد الخطة الخمسية الثالثة عشرة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية بالصين، أنه ينبغي التمسك بالصدق والوئام والمنفعة الشاملة والتسامح، والتمسك بمبادئ النقاش المشترك والبناء المشترك والتمتع المشترك، وتحسين وإكمال آليات التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف، ودفع بناء "الحزام والطريق".

على هامش منتدى بوآو الآسيوي 2015، أشار الرئيس الصيني شي جين بينغ أيضا، إلى أنه ينبغي أن يتمسك بناء "الحزام والطريق" بمبادئ النقاش المشترك والبناء المشترك والتمتع المشترك، وتتسم مبادرة "الحزام والطريق" بالانفتاح والتسامح والمساواة والمنفعة المتبادلة، باعتبارها "طريقا سريعا" لدفع التعاون والكسب المشترك والتنمية المستدامة لمختلف الدول والأقاليم. تتصل مبادرة "الحزام والطريق" بالإستراتيجيات التنموية لمختلف الدول، وهذا سيساعد في توسيع نقاط التقاء المصالح، وخلق مجتمع ذي مصير مشترك، وتحقيق النقاش المشترك والبناء المشترك والتمتع المشترك لمختلف الدول، مما يجعل "الحزام والطريق" يصبح طريقا متسما بالمنفعة الشاملة والتعاون والسلام. وقد نالت هذه المواقف والمبادئ اعترافا واسعا من المجتمع الدولي.

تتباين مستويات التنمية الاقتصادية في مختلف الدول على طول الحزام والطريق، كما تتفاوت الظروف السياسية والإيكولوجية فيها، وتتنوع مصالحها واحتياجاتها، فتكون العلاقات بين هذه الدول متشابكة ومعقدة. ويضم تحسين وإكمال آليات التعاون، بناء هذه الآليات التعاونية بشتى الأشكال والمستويات، واستغلال آليات التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف القائمة بشكل مستفيض وإظهار أدوارها على نحو أفضل، بما يقدم ضمانا هاما لبناء "الحزام والطريق".

أولا، دفع التعاون الثنائي في "الحزام والطريق" عبر الزيارات المتبادلة الرفيعة المستوى بين رؤساء الدول، في سبيل تشكيل القوة الدافعة الأولى لتعميق التعاون. وفي الوقت نفسه، يتعين إجراء تعاون واسع النطاق بين الحكومات على مختلف المستويات، وبناء منظومة التعاون المتعددة المستويات والقنوات بين مختلف الحكومات. وهناك عدد لا يحصى من أمثلة التعاون الثنائي، على سبيل المثال، في يناير 2016، قام الرئيس الصيني شي جين بينغ بزيارة رسمية إلى كل من السعودية ومصر وإيران، إلى جانب مقر جامعة الدول العربية. حيث تم توقيع مذكرة التفاهم حول البناء المشترك لـ"الحزام والطريق" بين الصين ومصر وبين الصين وإيران، كل على حدة، وتوقيع مذكرة التفاهم حول التعاون في بناء طريق الحرير على شبكة الإنترنت بين الصين والسعودية. وفي مارس نفس العام، قام الرئيس الصيني شي جين بينغ بزيارة رسمية إلى جمهورية التشيك، وتم توقيع مذكرة التفاهم بين الصين والتشيك حول خطة التعاون في تنفيذ بناء "الحزام والطريق"، التي تتفق على اغتنام فرصة فتح الخط المباشر بين البلدين لبناء الترابط والتواصل من كل الأبعاد، ودفع التعاون في الطاقة الإنتاجية الذي يتخذ من الصناعة الإنتاجية كأساس، وتعزيز تفاهم العقليات من خلال وسائل شتى منها تعميم الطب التقليدي الصيني، وتخطيط وتنفيذ التعاون بين البلدين على مستوى أعمق. وفي أكتوبر، قام الرئيس شي جين بينغ بزيارة رسمية إلى كل من كمبوديا وبنغلاديش، حيث تم توقيع "مذكرة التفاهم حول الصياغة المشتركة لخطة التعاون في الدفع المشترك لبناء "الحزام والطريق"" بين الصين وكمبوديا، وتم توقيع وثائق التعاون بين الصين وبنغلاديش في مجالات البناء المشترك لـ"الحزام والطريق" والطاقة الإنتاجية والطاقة والمعلومات والاتصالات والاستثمار والبحر والوقاية من الكوارث والثقافة وغيرها.

وفي ظل الزيارات المتبادلة الرفيعة المستوى، وعبر آليات التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف على مختلف المستويات، تحقق

الاتصال والترابط بين مبادرة "الحزام والطريق" التي طرحتها الصين والإستراتيجيات التنموية الوطنية لعدة دول على طول الحزام والطريق، التي تشمل "طريق النور" الكازاخستاني و"الاتحاد الاقتصادي الأوروآسيوي" الروسي، و"طريق المروج" المنغولي، و"الصندوق الاستثماري الإستراتيجي" للاتحاد الأوروبي، و"خطة المراكز الاقتصادية الشمالية" للمملكة المتحدة، و"المبادرة الأوروآسيوية" التي طرحتها كوريا الجنوبية، و"الممران والدائرة" لفيتنام، والخطة الأسترالية لتنمية المناطق الشمالية، والمخطط العام لترابط دول آسيان وغيرها. ومن خلال اتصال الإستراتيجيات التنموية، ستعمل مختلف الدول، يدا بيد، لبناء طريق الحرير الأخضر والصحي والذكي والسلمي.

ثانيا، استغلال الآليات المتعددة الأطراف بشكل مستفيض، بما فيها منظمة شانغهاي للتعاون ومنطقة التجارة الحرة بين الصين وآسيان ومنظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (أبيك) ومنتدى بوآو الآسيوي ومعرض إكسبو الصين – آسيان ومنتدى التعاون الصيني – العربي والمعرض الصيني – الأوروآسيوي و"تعاون 1+16" بين الصين وأوروبا الوسطى والشرقية والمنصات الأخرى، في سبيل تعزيز التبادل والتعاون الدولي المتعدد الأطراف. وفي يونيو 2016، قام الرئيس الصيني شي جين بينغ بزيارة رسمية لكل من صربيا وبولندا وأوزبكستان، واتفق مع رؤساء هذه البلدان الثلاثة على تعزيز الاتصال بين الإستراتيجيات التنموية، وتحويل منطقة أوروبا الوسطى والشرقية إلى مكان هام لاندماج مبادرة "الحزام والطريق" مع الدائرة الاقتصادية الأوروبية. وفي الاجتماع غير الرسمي لرؤساء الأبيك المنعقد في العاصمة البيروفية ليما في نوفمبر نفس العام، تم تدوين المفاهيم الجوهرية لـ"الحزام والطريق" بما فيها النقاش المشترك والبناء المشترك والتمتع المشترك، في بيان الرؤساء للمرة الأولى.

ثالثا، إجراء الدبلوماسية العامة بإيجابية، وإظهار دور الجسر والرابطة للأحزاب السياسية والبرلمانات، وإجراء تبادلات حزبية ودية بين المنظمات السياسية للدول على طول "الحزام والطريق"، وتعبئة مؤسسات العقول والخبرات والمنظمات الشعبية ووسائل الإعلام والقوى الأخرى بشكل مستفيض، ودعم وتعزيز التبادلات الشعبية بشتى أشكالها، وتوطيد المعرفة المتبادلة بين شعوب الدول على طول "الحزام والطريق".

قدمت الدول على طول "الحزام والطريق" ردود أفعال إيجابية إزاء البناء المشترك لـ"الحزام والطريق". وحتى يناير 2017، اشترك فيه أكثر من 100 دولة ومنظمة دولية في أرجاء العالم، وتم توقيع اتفاقيات التعاون بين الصين وأكثر من 40 دولة ومنظمة دولية، مما شكل آراء مشتركة واسعة حول التعاون الدولي. في الوقت نفسه، يعمل الجانب الصيني بإيجابية على بناء آلية التعاون المشترك الثنائي، وتحسين وإكمال آليات التعاون الثنائي القائمة بشكل متزايد، التي تشمل اللجنة المشتركة واللجنة المرشدة واللجنة الإدارية وغيرها، ودفع تنفيذ مشروعات التعاون بشكل منسق. وحتى يناير 2017، تم توقيع معاهدات بشأن منطقة التجارة الحرة بين الصين وأكثر من 10 دول في العالم، وينتشر شركاء الصين في التجارة الحرة في آسيا وأمريكا اللاتينية وأوروبا وأوقيانوسيا وغيرها؛ ووقعت أكثر من 50 دولة على طول "الحزام والطريق"، الاتفاقيات الاستثمارية الثنائية مع الصين؛ وأنشأت الصين 7 مناطق تجريبية رئيسية للتنمية والانفتاح في المناطق الساحلية الهامة و17 منطقة للتعاون الاقتصادي الحدودي و6 مناطق للتعاون العابر للقارات، وما زالت 11 منطقة للتعاون الاقتصادي العابر للقارات، قيد الإنشاء، الأمر الذي يدفع التعاون التجاري والاستثماري في"الحزام والطريق" بقوة.

2. إنشاء المنتديات الدولية

فيما يتعلق بمبادرة "الحزام والطريق"، تعمل الصين بنشاط على توطيد آليات التعاون المتعدد الأطراف، وحققت تقدما هاما في هذا المجال. وشهدت آليات التعاون المتعدد الأطراف تقدما بلا توقف، بما فيها منظمة شانغهاي للتعاون، وآلية تعاون 1+16 بين الصين ودول أوروبا الوسطى والشرقية، وآلية تعاون 1+10 بين الصين ودول آسيان، ومنظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (أبيك)، ومنتدى بوآو الآسيوي، ومؤتمر آسيا – أوروبا (أسيم)، وحوار التعاون الآسيوي، ومؤتمر التفاعل وإجراءات بناء الثقة في آسيا، ومنتدى التعاون الصيني – الأفريقي، ومنتدى التعاون الصيني – العربي، والتعاون الاقتصادي دون الإقليمي في نهر الميكونغ،

والتعاون الاقتصادي الإقليمي في آسيا الوسطى، وآلية تعاون لانتسانغ – ميكونغ، والحوار الاستراتيجي بين الصين ومجلس التعاون لدول الخليج العربية وغيرها، مما يدفع مزيدا من الدول والأقاليم للمشاركة في بناء "الحزام والطريق".

قام الرئيس الصيني شي جين بينغ بزيارات إلى ٤٤ دولة خلال الفترة بين سبتمبر 2013 ويناير 2017، منها ١٩ دولة آسيوية و١١ دول أوروبية و3 دول أفريقية و٨ دول أمريكية و3 دول أوقيانوسية، وطرح مبادرة البناء المشترك ل"الحزام والطريق"، في 11 منصة دولية هامة (تضم المنتدى الاقتصادي العالمي والاجتماع غير الرسمي لرؤساء منظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ ومجلس الدول الأعضاء لمنظمة شانغهاي للتعاون وقمة منتدى التعاون الصيني – الأفريقي والجمعية العامة للأمم المتحدة وسلسلة من القمم، ومنتدى بوآو الآسيوي ولقاء قادة الصين ودول أمريكا اللاتينية ومقر منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلوم والثقافة ومقر الاتحاد الأوروبي)، ونالت مقترحاته استجابة متحمسة من الدول والمنظمات الدولية ذات الصلة. وقد أصدرت الصين البيان المشترك مع كل من الاتحاد الأوروبي و16 دولة في أوروبا الوسطى والشرقية والمنظمة دون الإقليمية في نهر الميكونغ، والاتحاد الأفريقي، وغيرها من المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية، وأجرت ترابطا واتصالات مع السياسات والخطط التي وضعتها مختلف الأطراف لدعم بناء "الحزام والطريق".

3. اتصال الإستراتيجيات التنموية

تعتبر "الحزام والطريق" مبادرة جديدة طرحها قادة الصين في ظل التغيرات العميقة والمعقدة التي طرأت على الوضع الاقتصادي والسياسي العالمي. ومنذ اندلاع الأزمة المالية العالمية في عام 2008، شهد زخم العولمة تراجعا، وأصبحت المفاوضات التجارية معلقة، وارتفع الصوت المناهض للعولمة شيئا فشيئا. وعندما سارعت مختلف الدول في البحث عن القوة المحركة للنمو الاقتصادي المستقبلي، طرحت الحكومة الصينية إمكانية جديدة، وهي البحث عن نمط النمو الاقتصادي الأكثر انفتاحا وترابطا على المستوى العالمي.

في يوليو 2012، أشار الرئيس الصيني شي جين بينغ في منتدى السلام العالمي، أنه ينبغي للدول، وهي تسعى لتنميتها الذاتية، أن تمنح فرصة التنمية والتطور لغيرها؛ وتجعل غيرها آمنا عندما تسعى لأمنها الذاتي؛ وتجعل غيرها يعيش على نحو أفضل عندما تسعى لحياة جيدة لنفسها." في وجهة نظر قادة الصين، يعد "الحزام والطريق" مسعى جادا لبناء مجتمع المصير المشترك للبشرية، واستكشاف نمط جديد ومنفتح للتنمية الاقتصادية.

لقد تناول قادة الصين "الحزام والطريق" في مناسبات دولية مختلفة، وأكدوا مرارا وتكرارا على أهمية التضامن والتعاون بين الدول النامية، عبر قمة مجموعة العشرين واجتماع الأبيك وقمة بريكس وغيرها، وفي الوقت نفسه، قدموا قناة التبادل والتواصل بين الدول المتطورة والدول النامية. وفي قمة مجموعة العشرين التي افتتحت في 3 سبتمبر 2016 بمدينة هانغتشو الصينية، قدم الرئيس الصيني شي جين بينغ، وعدا أمام العالم، بأن التنمية الصينية تستفيد من المجتمع الدولي، وتأمل الصين في تقديم مزيد من المنتجات العامة للمجتمع الدولي. وأشار شي جين بينغ إلى أنه "في عصر العولمة الاقتصادية، أصبحت تنمية مختلف الدول ذات علاقة وثيقة جدا، ولا يمكن لأي دولة أن تأخذ مصالحها الذاتية فقط في الحسبان، بل يعد التنسيق والتعاون خيارا حتميا. وينبغي لنا أن نحقق التنمية المترابطة في عملية إنهاض الاقتصاد العالمي سوية." وفي ناحية التعاون الاقتصادي، ومن أجل تعزيز التنمية المشتركة بين الصين ومختلف الدول الآسيوية، تم تأسيس البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، تحت رعاية الصين، وانضمت إليه الدول المتطورة بالتتابع، مما أرسى أساسا اقتصاديا للتعاون في مشاريع البنية التحتية بمختلف الدول.

في 5 سبتمبر 2016، وفي ظل التعقيد المحيط بمستقبل الاقتصاد العالمي، نتيجة لعدم إحراز النمو الاقتصادي المتوقع، واضطراب السوق المالية، واضطراب أسعار السلع الرئيسية، والركود التجاري والاستثماري، والنمو البطيء لقوى الإنتاج والتشغيل في

بعض الدول، وزخم العوامل الجيوسياسية، وزيادة عدد اللاجئين، والصراع ضد الإرهاب وغيرها من التحديات، تم صدور "بيان قادة دول مجموعة العشرين في قمة هانغتشو"، الذي أعلن "الآراء المشتركة التي تم التوصل إليها في هانغتشو"، وتشمل العزم على دفع التنمية المتسامحة والمترابطة، وعبر "خطة مجموعة العشرين للنمو المبتكر"، جعل دول مجموعة العشرين ذات آراء مشتركة في وجهات النظر، وبرنامج موحد وضمان آلي في الأعمال، مما يشق طريقا جديدا للنمو العالمي، ويرفع القوة الكامنة للنمو الاقتصادي العالمي المتوسط والطويل الأمد على نحو شامل. وأجازت قمة مجموعة العشرين "إستراتيجية النمو التجاري العالمي لمجموعة العشرين"، التي تهدف لتعزيز تنمية سلسلة القيمة العالمية المتسمة بالتسامح والتناسق، ودعم الآليات التجارية المتعددة الأطراف، ومعارضة الحمائية التجارية، وإطلاق القوة الكامنة للتعاون الاقتصادي والتجاري العالمي، وتحويل زخم التراجع بالنمو التجاري العالمي. كما وضعت القمة "المبادئ الإرشادية للاستثمار العالمي لمجموعة العشرين"، التي تعد أول إطار عالمي لقواعد الاستثمار المتعدد الأطراف، بما ملأ فراغا في مجال الاستثمار الدولي، وأسهم في تعزيز إعادة إطلاق حيوية الاقتصاد العالمي، ودفع التنمية المزدهرة لعملية العولمة الاقتصادية باستمرار. وفي سبيل تعزيز النمو القائم على الابتكار، وتهيئة النظام الإيكولوجي المبتكر، أقرت القمة "خطة الأعمال المبتكرة لمجموعة العشرين 2016". وتعهد قادة دول مجموعة العشرين بتعزيز تناسق سياسات التنمية المستدامة، مؤكدين من جديد على إظهار التفوقات النسبية لدول مجموعة العشرين بموجب ظروفها الذاتية، وربط التعاون الذاتي بتنفيذ جدول أعمال التنمية المستدامة 2030 وجدول أعمال أديس أبابا، معترفين بالدور القيادي الذي تلعبه الأمم المتحدة في ناحية تنفيذ وإقرار جدول أعمال التنمية المستدامة 2030، معربين عن الرغبة في تقديم مثال في تنفيذ هذا الجدول، وذلك من خلال الأعمال الجماعية والتطوعية الهادفة لإجراء إصلاحات جريئة في مجالات كثيرة.

تحتاج حوكمة الاقتصاد العالمي إلى إجراء تعاون بين مختلف الدول، وتحقيق ترابط السياسات والإجراءات. وقدمت قمة مجموعة العشرين المنعقدة في هانغتشو وصفة مفيدة للعلل الموجودة بحوكمة الاقتصاد العالمي. ونظرا إلى أن الصين تتمتع بتأثيرات كبيرة في التنمية الاقتصادية العالمية، باعتبارها أكبر دولة نامية وثاني أكبر اقتصاد في العالم، فينبغي عليها أن لا تفعل كل شيء لديها على نحو سليم فحسب، بل تبذل أقصى جهودها لتقديم مزيد من المنتجات العامة للتنمية الاقتصادية العالمية. وفي الوقت الحاضر، تتخذ الصين من مفهوم التنمية الجديد المتمثل في الابتكار والتناسق والخضرة والانفتاح والتمتع المشترك، دليلا لها، وتسعى لتحويل نمط التنمية الاقتصادية ودفع الإصلاح الهيكلي لجانب العرض، واثقة في تحقيق الأهداف المحددة. إن بناء "الحزام والطريق" الذي بادرت إليه الصين، يهدف لتشاطر فرص التنمية الصينية مع مختلف الدول على طول "الحزام والطريق"، وتحقيق الازدهار المشترك؛ وقد لعب البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، الذي تأسس تحت مبادرة الصين، دورا إيجابيا في بعض النواحي. لقد أسهم كل ما ذكر آنفا، في ضخ طاقة إيجابية حقيقية في بناء الاقتصاد العالمي المترابط والمتسامح.

ثالثا، تطوير "روح طريق الحرير"، ورسم التطلعات البشرية سوية

1. روح طريق الحرير

قبل أكثر من 2000 سنة، نجح الأبناء المُجدّون والشجعان في القارة الأورآسيوية في استكشاف عدة طرق تجارية تربط الحضارات الآسيوية والأوروبية والأفريقية، وأطلق عليها السلف اسما جماعيا هو "طريق الحرير". رغم أن القارة الأورآسيوية كانت قد تعرضت لنيران الحرب عدة مرات في التاريخ، بيد أن طريق الحرير لم يتوقف بشكل تام. وكان التجار والمثقفون والعلماء والمبعوثون القدامى، يبذلون جهودا جبارة وشجاعة كبيرة في شق وإدارة طريق الحرير، وذلك بعد التغلب على مصاعب ومتاعب لا تحصى، واجتياز آلاف الجبال والأودية. وعبر طريق الحرير، تعلمت الصين أشياء كثيرة من البلدان الأخرى، بينما استفادت البلدان الأخرى من الصين استفادة كبيرة، بما حقق تبادل السلع والتقنيات والأفراد والأفكار، ودفع التقدم الاقتصادي والثقافي والاجتماعي لمختلف الدول، وعزز الحوار والاندماج الحضاري، وكتب صفحة مشرقة في تاريخ البشرية.

لقد تم توارث وتناقل روح طريق الحرير المتسمة بالسلام والتعاون والانفتاح والتسامح والاستفادة المتبادلة والمنفعة المتبادلة والكسب المشترك، جيلا بعد جيل على مدى آلاف السنين الماضية. وفي عام 2013، طرح الرئيس الصيني شي جين بينغ، مبادرة "الحزام والطريق"، التي تعد خطة عظيمة لإنهاض روح طريق الحرير، وتتفق مع تيار العصر المتمثل في السلام والتنمية والتعاون والكسب المشترك، وتهدف لدفع الانفتاح والتعاون وتعزيز التنمية السلمية والتنمية المشتركة.

قبل أكثر من ألفي سنة، تمكن أجدادنا من أن يحترموا بعضهم بعضا ويتعاملوا مع بعضهم البعض على قدم المساواة ويحرصوا على المنفعة المتبادلة والكسب المشترك، ويحولوا العداء إلى الصداقة، فعلينا اليوم أن نواصل وراثة هذا التراث الحضاري الإنساني. يحتاج المجتمع الدولي بإلحاح إلى وراثة روح طريق الحرير القديمة، مع إضافة مضامين عصرية إليها، لجعلها تبث حيوية جديدة في العصر الحالي وتخلق ثروات مادية وروحية جديدة للمجتمع الإنساني.

يحتاج تطوير روح طريق الحرير إلى السلام والتعاون. نظرا لأن مختلف دول العالم متساوية، فلا بد لنا أن نسعى لحماية حقوق مختلف الدول في اختيار النظام الاجتماعي والطريق التنموي الخاص بها. وينبغي لمختلف الدول أن تبذل جهدا مشتركا لإقامة علاقة الشراكة المتسمة بالمعاملة على قدم المساواة والتفاهم المتبادل والنقاش المشترك، وتهيئة الوضع الآمن المتسم بالعدالة والإنصاف والبناء المشترك والتمتع المشترك، وخلق آفاق تنموية متسمة بالابتكار والتسامح والانفتاح والمنفعة المتبادلة.

ويحتاج تطوير روح طريق الحرير إلى الانفتاح والتسامح. إن الحضارة البشرية متساوية ويجعل التبادل المتساوي العالم ملونا. وتعمل مختلف الدول سوية على دفع التبادل والتعاون بين مختلف الأمم ومختلف الحضارات من أجل تحقيق التبادل الحضاري المتسامح.

ويحتاج تطوير روح طريق الحرير إلى الاستفادة المتبادلة. تعد مبادرة "الحزام والطريق" مفهوما جديدا لمواجهة الصعوبات في الحوكمة العالمية، حيث تقدم الذكاء الصيني في تحسين وإكمال نظام الحوكمة الاقتصادية العالمية. وبعد دخول القرن الحادي والعشرين، أصبح السلام والتنمية والتعاون والكسب المشترك موضوعات رئيسية في العصر الجديد، وفي ظل الانتعاش البطيء للاقتصاد العالمي وتعقد الوضع الدولي والإقليمي، ستقدم الاستفادة المتبادلة بين مختلف الدول وتطوير روح طريق الحرير إسهاما في

تحقيق التنمية المنسقة والازدهار المشترك.

ويحتاج تطوير روح طريق الحرير إلى المنفعة المتبادلة والكسب المشترك. لم تكن مبادرة "الحزام والطريق" تمثيلا فرديا للطرف الصيني، وإنما "موسيقى سيمفونية" تشترك فيها مختلف دول العالم سوية، كما هي منتج عام دولي هام متسم بالمنفعة المتبادلة والكسب المشترك على المسرح الدولي. ينبغي لمختلف الدول أن تتمسك بروح النقاش المشترك والبناء المشترك والتمتع المشترك، سعيا لتشكيل مجتمع ذي مصير مشترك ومصالح مشتركة ومسؤولية مشتركة، وضخ قوة إيجابية في التنمية والسلام العالمي.

2. المفاهيم والتطلعات حول "مجتمع المصير المشترك للبشرية"

بمناسبة السنة الجديدة 2017، ألقى الرئيس الصيني شي جين بينغ كلمة، وجّه فيها دعوة إلى العالم لبناء مجتمع المصير المشترك للبشرية، مؤكدا: لقد ظل الصينيون يتمسكون بأن "العالم كله أسرة واحدة، على الرغم من بعض التباين." والشعب الصيني لا يأمل بأن يعيش حياة سعيدة فحسب، بل يأمل أيضا بأن تتمتع شعوب دول العالم بحياة سعيدة. و"أتمنى بإخلاص أن يعمل المجتمع الدولي سوية، ويتمسك بمفهوم مجتمع المصير المشترك للبشرية، في سبيل جعل أرضنا أكثر سلما وازدهارا."

تعكس نظرية مجتمع المصير المشترك للبشرية، الأفكار الدبلوماسية التي تنتهجها الصين منذ انعقاد المؤتمر الوطني الثامن عشر للحزب الشيوعي الصيني، فهي ليست جوهر السياسة الخارجية الصينية في العصر الراهن والأفكار الدبلوماسية للرئيس شي جين بينغ، فحسب، بل هي أيضا أكبر ميزة للدبلوماسية ذات الخصائص الصينية. ومنذ انعقاد المؤتمر الوطني الثامن عشر للحزب الشيوعي الصيني، قام الرئيس الصيني شي جين بينغ بزيارات إلى ما يزيد عن 50 دولة في قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا وأمريكا الشمالية وأمريكا الجنوبية وأوقيانوسيا، وركزت كل هذه الأنشطة الدبلوماسية على "بناء مجتمع المصير المشترك للبشرية". وقد ألقى الرئيس شي جين بينغ خطابا خاصا حول قضية مجتمع المصير المشترك للبشرية، مرتين في المسرح المركزي للأمم المتحدة. في 30 سبتمبر 2015، ألقى شي جين بينغ خطابا تحت عنوان "العمل سوية لبناء علاقات الشراكة الجديدة المتسمة بالتعاون والكسب المشترك، والعمل بقلب واحد لخلق مجتمع المصير المشترك للبشرية"، وذلك خلال المناقشة العادية أمام الدورة الـ70 للجمعية العامة للأمم المتحدة في مقر الأمم المتحدة بنيويورك. وفي 18 يناير 2017، ألقى شي جين بينغ خطابا آخر تحت عنوان "النقاش المشترك والبناء المشترك لمجتمع المصير المشترك للبشرية"، عندما حضر الاجتماع الرفيع المستوى المنعقد في مقر الأمم المتحدة بجنيف، حيث قدم شرحا عميقا وشاملا ونظاميا لمفهوم مجتمع المصير المشترك للبشرية، كما دعا إلى دفع العملية العظيمة لبناء مجتمع المصير المشترك للبشرية سوية، والتمسك بالحوار والتشاور والبناء المشترك والتمتع المشترك والتعاون والكسب المشترك والاستفادة المتبادلة والبيئة الخضراء والكربون المنخفض، بهدف بناء عالم نظيف وجميل يسوده السلام الدائم والأمن الشامل والازدهار المشترك والانفتاح والتسامح.

في الوقت الراهن، دخل المجتمع البشري فترة جديدة للتطورات الهائلة والإصلاحات العميقة والتعديلات الكبيرة، وأصبح السلام والتنمية والتعاون والكسب المشترك، تيار تطور العصر. وفي الوقت نفسه، يواجه العالم حاليا تحديات عديدة، خاصة الانتشار المستمر للتحديات الأمنية غير التقليدية بما فيها الإرهاب، وأزمة اللاجئين والأمراض المعدية الخطيرة وتغير المناخ وغيرها. وفي هذه الفترة التنموية الهامة، تمسك قادة الصين بموقف منفتح ومتسامح، وقدموا الخطة الصينية للقضايا الرئيسية ذات الصلة بمصير البشرية المستقبلي، وطرحوا رسالة العصر لبناء مجتمع المصير المشترك للبشرية. لقد ظلت الصين تأمل في أن تعمل مع المجتمع الدولي سوية لبناء مستقبل مشرق للإنسان.

إن عبارة "مجتمع المصير المشترك" تمد جذورها في الثقافة الصينية ذات التاريخ العريق. ويرجع مصدرها إلى مفهوم ثقافة "الوئام". في 15 مايو 2014، أشار الرئيس الصيني شي جين بينغ في كلمته التي ألقاها بمناسبة المؤتمر الصيني للصداقة العالمية والذكرى السنوية الـ60 لتأسيس جمعية الصداقة للشعب الصيني مع الشعوب الأجنبية، قائلا: "الثقافة الصينية تقدر الانسجام، وترجع

ثقافة الوئام الصينية إلى منبع قصيّ ومجرى طويل، وتجمع بين مفهوم نظرية الكون المتمثل في الوحدة بين الإنسان والطبيعة، ومفهوم النظرية العالمية المتمثل في التعايش السلمي لكل البلدان، ومفهوم النظرية الاجتماعية المتمثل في الوئام مع التباين، ومفهوم النظرية الأخلاقية المتمثل في المودة القلبية الخالصة. وفي عملية تطورها الحضاري المستمرة منذ أكثر من خمسة آلاف سنة، ظلت الأمة الصينية ترث وتواصل مفاهيم السلام والانسجام والوئام، وتسعى إليها." أما خلق مجتمع المصير المشترك للبشرية، فيعد وراثة مستمرة للثقافة الصينية، إذ أنه يتفق مع التيار العالمي والتوجه التاريخي في عصرنا الحالي، ويجسد المسؤوليات الصينية في الشؤون الدولية.

إن خلق المصير المشترك يبدأ من الدول المجاورة، ويأتي بمنافع لها. في أكتوبر 2013، أشار الرئيس الصيني شي جين بينغ، في ندوة الأعمال الدبلوماسية تجاه الدول المجاورة، أنه ينبغي "جعل وعي مجتمع المصير المشترك يمد جذوره بين الدول المجاورة." حيث يعد بناء مجتمع المصير المشترك بين الصين وباكستان نموذجا؛ ولم تكن الصين وفيتنام جارين صديقين تربطهما الجبال والأنهار فحسب، وإنما تعدان مجتمعا ذا مصير مشترك ومصالح ومقاصد مشتركة؛ بينما تعد الصين ولاوس مجتمعا متينا ذا مصير مشترك؛ وتعد الصين وكمبوديا شريكين حميمين يتمتعان بمصير مشترك.. يتطابق مفهوم مجتمع المصير المشترك تطابقا تاما مع المفهوم الدبلوماسي المتمثل في العلاقة الحميمة، والصدق، والمنفعة، والتسامح تجاه الدول المجاورة، وأضحى عملا فعليا لتعميق المنفعة المتبادلة والتعاون بين الصين والدول المجاورة.

وينبغي خلق مجتمع ذي مصير مشترك تجاه الإقليم والعالم. لقد لعبت الصين دورا قياديا في التنمية الإقليمية، وشهدت الرغبة الكلية في التعاون ازديادا مستمرا. في السنوات الأخيرة، أصبحت الصين وأفريقيا مجتمعا ذا مصير مشترك في السراء والضراء، وتعمل الصين ودول آسيان سوية لبناء مجتمع أوثق ذي مصير مشترك، بينما تعد الصين والدول العربية مجتمعا ذا مصير مشترك ومصالح مشتركة، وتسعى الصين ودول أمريكا اللاتينية لخلق مجتمع ذي مصير مشترك وتقدم مشترك.. ويتقدم بناء مجتمع المصير المشترك على المستويين الإقليمي والدولي إلى الأمام بثبات، مما يسجل صفحة جديدة للتعاون الخارجي الصيني المتسم بالتسامح والانفتاح.

يعد السعي وراء الآفاق التنموية المتسمة بالانفتاح والابتكار والتسامح والمنفعة المتبادلة، مبدأ أساسيا للتمسك بخلق مجتمع المصير المشترك. في قمة مجموعة العشرين التي عقدت بمدينة هانغتشو، طرحت الصين مفهوم التنمية المتمثل في الابتكار والنشاط والترابط والتسامح، ووضعت، لأول مرة، قضية التنمية في مكانة بارزة في إطار السياسة الكلية العالمية؛ وفي اجتماع منظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ، والذي عقد في ليما، دعت الصين إلى "الاقتصاد المنفتح" باستمرار، وقدمت خطة هادفة لدفع النمو القوي والمستدام والمتوازن والمتسامح للاقتصاد العالمي. فضلا عن ذلك، تهدف سلسلة من المبادرات والأعمال، بما فيها "برامج التعاون الرئيسية العشرة" بين الصين وأفريقيا، ومبادرة التعاون في دعم التصنيع في الدول الأفريقية والدول الأقل نموا، تهدف لإزالة الهوة الساحقة في التنمية العالمية وجعل شعوب مختلف الدول تتمتع بالثمار التنموية سوية.

إن مفهوم "الحزام والطريق" المتمثل في النقاش المشترك والبناء المشترك والتمتع المشترك، يصب حيوية جديدة في الحوكمة العالمية، فيعد استكشافا كبيرا وتطبيقا عظيما لخلق مجتمع المصير المشترك للبشرية، كما يعد وسيلة هامة للتوجه نحو مجتمع المصير المشترك للبشرية. في 18 يناير 2017، أحدث الرئيس الصيني شي جين بينغ، صدى قويا في كلمته التي ألقاها في مقر الأمم المتحدة بجنيف، حيث قال: "لنجعل مشعل السلام يتناقل جيلا بعد جيل، ونجعل القوة المحركة للتنمية لا تتوقف إلى الأبد، ونجعل نور الحضارة مشرقا لامعا، وتعد تلك تطلعات شعوب دول العالم، كما هي مسؤولية واجبة على السياسيين من جيلنا."

تعد "الحزام والطريق" طريقا ساعيا للتعاون والكسب المشترك. وينبغي لمختلف الدول أن توحد الجهود، وتأخذ المصالح الحالية والمستقبلية معا في عين الاعتبار، وتغتنم الفرصة التاريخية للدورة الجديدة من الثورة التكنولوجية والإصلاح الصناعي، وتجري التعاون العملي في مختلف المجالات، سعيا لتشكيل إطار التعاون والكسب المشترك، وبناء علاقات الصداقة والتعاون الطويلة الأمد المتسمة بالمنفعة المتبادلة والأمان والموثوقية، وإيجاد خطط لحل المشاكل التي يواجهها الاقتصاد العالمي والإقليمي في الوقت الحاضر، وصبّ طاقة جديدة في تحقيق التنمية المترابطة.

إن "الحزام والطريق" طريقا منفتحا. وترغب الصين بأن تعمل مع مختلف دول العالم سوية، للاستفادة من الحكمة الجماعية، وبذل كل ما في وسعها، وإظهار التفوقات والقوة الكامنة للأطراف المشاركة بشكل مستفيض، وأخذ مصالح واهتمامات الأطراف المتعاونة بعين الاعتبار، وتجسيد الذكاء والابتكار في التعاون، الأمر الذي يأتي بمزيد من الثمار التنموية لشعوب مختلف الدول والأقاليم على نحو أكثر عدالة وإنصافا، ويخلق مجتمعا ذا مصير مشترك ومصالح مشتركة.

ترابط المنشآت
خلق عالم مترابط

أولا، تحليل الوضع الحالي للبنية التحتية الإقليمية على طول "الحزام والطريق"

1. أهمية البنية التحتية

تلعب البنية التحتية دورا ارتكازيا أساسيا في ضمان الدوران الاقتصادي والاجتماعي الطبيعي. ومن الزاوية الاقتصادية، "تحتاج كل مرحلة للتكوين الصناعي إلى البنية التحتية الملائمة (المرئية وغير المرئية) لدعم الدوران الاقتصادي وإنجاز الصفقات التجارية"، لذا يمكن خفض التكلفة التجارية ورفع مستوى التنمية الاقتصادية من خلال تحسين البنية التحتية. والصينيون يدركون جيدا أهمية هذه النقطة، وقد ضرب مفهوم "تشييد الطرق من أجل تحقيق الرخاء" جذوره في أعماق الشعب الصيني مع تقدم الإصلاح والانفتاح. وبعد الحرب العالمية الثانية، كان بناء البنية التحتية يعد نقطة رئيسية للمساعدات الغربية. على سبيل المثال محطة كاريبا لتوليد الطاقة الكهرومائية في زامبيا وغيرها من المنشآت الأساسية كانت تقدم دعما قويا للمرحلة الأولى من تنمية الدول الأفريقية المستقلة. لكن بناء أعداد كبيرة من البنية التحتية يحتاج إلى أموال باهظة، فلا يمكن للدول النامية أن تقدم الأموال والتكنولوجيا الكافية لبناء مشاريع البنية التحتية بنفسها، كما لا يمكن للدول الغربية أن تقدم مساعدات مجانية لدعم هذه المشاريع التي تبلغ قيمتها الاستثمارية مئات الملايين من الدولارات الأمريكية في أحوال كثيرة، فاختارت معظمها قروض المساعدة لتحقيق التمويل. لكن تسديد هذه القروض يفرض ضغوطا كبيرة على حكومات الدول النامية، حتى أدى ذلك إلى عدة أزمات ديون دولية، مما كبح رغبة الدول المتطورة في التمويل والاستثمار. وفي أوائل تسعينات القرن السابق، ومع تغير التكوين الاقتصادي للدول الصناعية المتطورة، انخفضت نسبة الصناعة الثانية في التكوين الصناعي بالتدريج، وشهدت نسبة الصناعة الثالثة ازديادا سريعا، وفقدت الدوافع لنقل الطاقة الإنتاجية البنائية والصناعية عبر التعاون الدولي. وفي ظل ذلك، تشكل بالتدريج "عجز" البنية التحتية في جم غفير من الدول والأقاليم النامية، وهو الأمر الذي لم يقيد النمو الاقتصادي فحسب، بل عرقل رفع مستوى الحياة اليومية للشعوب الغفيرة.

2. مشكلة "العجز" في البنية التحتية

نظرا للتباين الكبير للمستويات التنموية في مختلف الدول ذات الصلة ب"الحزام والطريق"، أصبحت مشكلة الاستثمار والتنمية غير المتوازنتين للبنية التحتية، خطيرة جدا، وانتشرت الطرق العامة والسكك الحديدية والموانئ وغيرها من البنية التحتية بصورة غير متساوية، ومن الصعب عليها أن تفي بمتطلبات التعاون الاقتصادي والتجاري. ومازالت منشآت ترابط المواصلات تعد لوحا قصيرا رئيسيا يعرقل الارتقاء بمستوى التعاون الإقليمي والعابر للقارات،

مؤشر	معدل المستوى العالمي	أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي	الدول الناشئة الآسيوية	الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وباكستان	أفريقيا جنوب الصحراء	الدول الناشئة الأوروبية
الطريق العام	4.04	3.53	3.75	4.23	3.52	3.83
السكك الحديدية	4.04	3.84	3.39	4.36	3.41	3.77
الميناء	4.36	4.17	3.99	4.43	3.57	4.11
الكهرباء والاتصالات	4.28	3.97	3.57	4.35	2.73	4.68
الكل	4.02	3.64	3.58	4.12	2.84	4.03

بينما تتأخر أغلبية الدول النامية، خاصة دول أفريقيا جنوب الصحراء، تأخرا ملحوظا في بناء البنية التحتية بالمقارنة مع البلدان الأخرى.

في سبيل تحسين ظروف البنية التحتية ودفع النمو الاقتصادي في بلدانها، تعمل مختلف الدول على زيادة الاستثمارات في البنية التحتية بلا انقطاع. وفي مجالات عديدة من البنية التحتية، تعد المنشآت الأساسية ذات الصلة بالتجارة أكثرها أهمية وأولوية استثمارية. وتتمتع المنشآت الأساسية للمواصلات الداخلية التي تمثلها رئيسيا الطرق العامة والسكك الحديدية والنقل المائي الداخلي، بعلاقات مباشرة ووثيقة مع النمو الاقتصادي، خاصة في الدول غير الساحلية أو البلدان المترامية الأطراف، تعتبر المنشآت الأساسية للمواصلات الداخلية في غاية الأهمية. وتكون احتياجات الاقتصادات الناشئة والدول النامية في استثمار البنية التحتية أكثر إلحاحا بالمقارنة مع الدول المتطورة. لذا، ستصبح الاقتصادات الناشئة المستقبلية والجم الغفير من الدول النامية، القوى الرئيسية للاستثمار بالبنية التحتية في العالم، وسيلعب ما تقوم به هذه الدول من استثمار وتحسين البنية التحتية بلا توقف، دورا دافعا وإيجابيا في النمو الاقتصادي العالمي.

تحتاج الدول النامية إلى تعزيز استثمار وبناء البنية التحتية خلال سعيها لتسريع عملية التصنيع والحضرنة، لكن الآن توجد هناك ثغرة كبيرة في استثمار وتمويل البنية التحتية. ويرى البنك الدولي أن الأموال التي تستثمرها الدول النامية حاليا في البنية التحتية تبلغ حوالي تريليون دولار أمريكي سنويا، وتحتاج لزيادة تريليون دولار أمريكي على الأقل كل سنة بحلول عام 2020 إذا أرادت أن تحافظ على سرعة النمو الاقتصادي الحالية وتسد الاحتياجات المستقبلية. وتشير البيانات الصادرة عن البنك الأفريقي للاستيراد والتصدير إلى أنه في الوقت الراهن، لا يتم تزويد الكهرباء إلا لـ40% من الشعوب الأفريقية، ولا يمكن إلا لـ33% من أبناء الريف أن يتمتعوا بالنقل أو المواصلات، والري غير متاح إلا في 5% من الأراضي الزراعية، وتبلغ الثغرة الاستثمارية لبناء البنية التحتية في أفريقيا 100 مليار دولار أمريكي كل سنة. في الوقت نفسه، وانطلاقا من الهدف المزدوج المتمثل في تجديد وتحسين البنية التحتية القديمة وتحفيز الانتعاش الاقتصادي، طرحت الدول المتطورة الخطط الضخمة لبناء البنية التحتية بالتتابع. وبموجب تقدير الجمعية الأمريكية للمهندسين المدنيين، فإنه قبل عام 2020، ستحتاج الولايات المتحدة الأمريكية إلى استثمارات إضافية قدرها 3.6 تريليون دولار أمريكي إذا أرادت أن تحافظ على الوضع الجيد للبنية التحتية. وفي الوقت ذاته، ومع تطور وتعمق التكامل الاقتصادي الإقليمي، شهدت الاحتياجات في البنية التحتية المترابطة العابرة للقارات، ازديادا يوما بعد يوم. وبحلول عام 2030، سيبلغ مجمل القيمة الاستثمارية للبنية التحتية في العالم كله 50 تريليون دولار أمريكي.

البنية التحتية، خاصة البنية التحتية الضخمة، تتحلى بالكلفة الاستثمارية الضخمة، والدورة المعمارية الطويلة، والمتطلبات

التكنولوجية الكثيرة، والاسترداد البطيء والمخاطر العالية لرأس المال. وتؤدي هذه الأسباب إلى صعوبة دخول الاستثمارات الخاصة لهذه المجالات، فغالبا ما تعتمد استثمارات مختلف الدول في البنية التحتية اعتمادا كبيرا على دعم الميزان الحكومي. لكن الدول النامية الضعيفة والدول غير المتطورة، لا يمكنها أن تقدم ضمانا ماليا حكوميا لبناء البنية التحتية، مما يعرقل النمو الاقتصادي وتحسين معيشة الناس في هذه البلدان. وبعد اندلاع الأزمة المالية العالمية في عام 2008، يعاني عدد كبير من الدول من القيود والصعوبات المالية، وتتقلص أعمال الأسواق المالية الدولية والأجهزة المالية على نحو شامل، حتى بدأت بعض الدول المتطورة تواجه مشكلة نقصان الاستثمارات في البنية التحتية المتوسطة والطويلة الأجل.

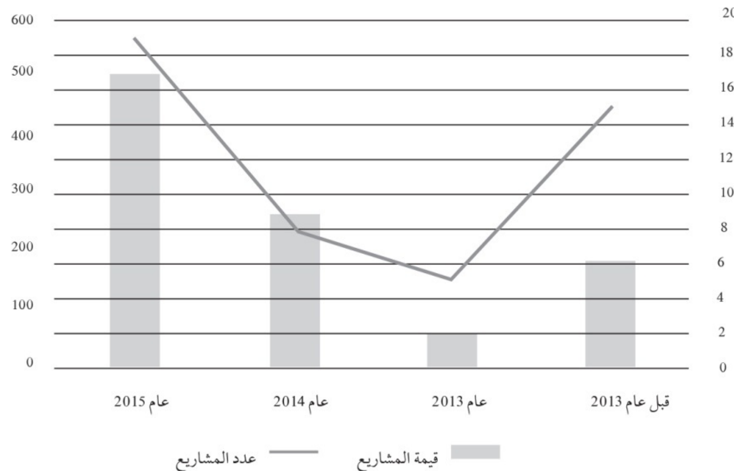
ثانيا، ارتفاع سريع لمستوى ترابط المنشآت في "الحزام والطريق"

في ال3 سنوات والنيف الماضية منذ طرح مبادرة "الحزام والطريق"، أحدثت المبادرة صدى كبيرا في الدول على طول "الحزام والطريق"، كما نالت استجابة إيجابية من المؤسسات الصينية، وحققت تقدما اختراقيا في مجال ترابط البنية التحتية. وحسب إحصاء غير كامل، فقد تم توقيع 15 اتفاقية بشأن مشاريع البنية التحتية بين الصين والدول على "الحزام والطريق" قبل عام 2013، بقيمة استثمارية قدرها حوالي 18 مليار دولار أمريكي. وتم توقيع 5 اتفاقيات جديدة في عام 2013، بقيمة استثمارية قدرها 5.5 مليار دولار أمريكي. وتم توقيع 8 اتفاقيات في عام 2014، بقيمة استثمارية قدرها 26 مليار دولار أمريكي. وفي عام 2015، شهد التعاون في بناء البنية التحتية نموا انفجاريا، حيث تم توقيع 19 اتفاقية جديدة، وتجاوز مجمل القيمة الاستثمارية 50 مليار دولار أمريكي. بما يمكن أن نرى أنه منذ عام 2013، شهد كل من عدد مشروعات التعاون الاقتصادي بين الصين والدول على طول "الحزام والطريق" وقيمتها الاستثمارية نموا سريعا، وبلغ التعاون الاستثماري ذروته في عام 2015. كما أشار ذلك إلى أنه منذ أن طرح الأمين العام للحزب الشيوعي الصيني شي جين بينغ، مبادرة "الحزام والطريق" في أكتوبر 2013، نالت هذه المبادرة استجابة إيجابية من الدول والمنظمات الدولية على طول "الحزام والطريق"، وتتمتع بآفاق رحبة في الارتقاء المتزايد.

تعمل الصين بنشاط لأداء مسؤولياتها الدولية المستحقة، وتقديم قناة تمويلية جديدة لبناء البنية التحتية العالمية، ودفع الابتكار المالي للاستثمارات في البنية التحتية العالمية. ويركز البنك الوطني للتنمية، والبنك الصيني للاستيراد والتصدير، اللذان تم تأسيسهما في عام 1995، على تقديم الأموال التنموية ذات الأفضلية الطويلة الأجل لمشاريع البنية التحتية ذات الجدوى الاقتصادية والاجتماعية في الصين والدول النامية بالعالم. وبعد 20 سنة من التطور، صار هذان الجهازان الماليان الصينيان من أكثر الأجهزة المالية قدرة تنافسية وتأثيرا في السوق. وفي الآونة الأخيرة، بادرت الصين لتأسيس البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية وبنك جديد للتنمية، لغرض تمويل بناء البنية التحتية في آسيا ودول بريكس، وجلب منافع لمليارات الجماهير من الشعوب في هذه المناطق.

مشاريع الحزام والطريق (حسب السنة)

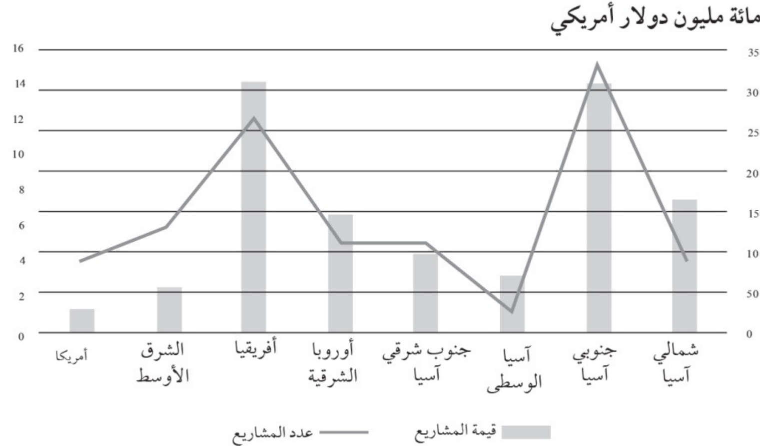
مائة مليون دولار أمريكي



من حيث المناطق، تعد جنوبي آسيا وأفريقيا، أهم المناطق على طول "الحزام والطريق"، حيث تسعى الصين لدفع مشاريع بناء البنية التحتية. وحسب الإحصاءات، حتى 31 ديسمبر 2016، تم توقيع 15 اتفاقية بشأن بناء البنية التحتية بين الصين ودول جنوبي آسيا، بقيمة إجمالية 30.65 مليار دولار أمريكي؛ وتم توقيع 12 اتفاقية بشأن بناء البنية التحتية بين الصين والدول الأفريقية، بقيمة إجمالية 30.82 مليار دولار أمريكي. وفي شمالي آسيا وجنوب شرقي آسيا وأوروبا الشرقية، نالت أعمال "الاستثمار – البناء – التشغيل" الصينية للبنية التحتية ترحيبا كبيرا من البلدان ذات الصلة. وفي نفس الفترة، تم توقيع 4 اتفاقيات لمشاريع البنية التحتية بين الصين ودول شمالي آسيا، وبلغت قيمتها الإجمالية 16.31 مليار دولار أمريكي؛ وتم توقيع 5 اتفاقيات لمشاريع بناء البنية التحتية بين الصين ودول جنوب شرقي آسيا وأوروبا الشرقية كل على حدة، وبلغت القيمة الإجمالية للمشاريع في منطقة جنوب شرقي آسيا ومنطقة أوروبا الشرقية 9.73 مليار دولار أمريكي و14.39 مليار دولار أمريكي كل على حدة.

1. منشآت المواصلات الأرضية

تعد البنية التحتية للطرق العامة والسكك الحديدية، أساس القوة الدافعة للتعاون العابر للقارات في "الحزام والطريق"، إذ أنها تعكس الفعالية اللوجستية للدول المستضيفة من الناحية اللوجستية الدولية والداخلية، كما تعكس الجودة الكلية لمنشآت النقل والمواصلات. يمر الطريق العام الدولي بين "أوروبا الغربية والمناطق الغربية الصينية" بعشرات المدن في الصين وكازاخستان وروسيا، ويبلغ طوله الإجمالي 8445 كيلومترا، وحاليا تم إنجاز معظم الأعمال



الإصلاحية للجزء الكازاخستاني، ومن المتوقع أن يتحقق تشغيل كل الجزء الكازاخستاني في عام 2017. وبموجب توقعات البنك الدولي، فإنه بعد تشغيل الطريق الذي يربط أوروبا الغربية والمناطق الغربية الصينية، سيزداد حجم البضائع التي تنقلها الطرق العامة بين الصين ودول أوروبا الغربية بـ2.5 ضعف، وصيانة الحافلات فقط ستأتي بدخل سنوي قدره 300 مليون دولار أمريكي للدول على طول الطريق. وحتى 30 يونيو 2016، أطلقت الصين 39 قطار شحن إلى أوروبا الوسطى، بما شكل بالتدريج شبكة البنية التحتية للمواصلات التي تربط مختلف المناطق دون الإقليمية بآسيا وقارات آسيا وأفريقيا وأوروبا. ينطلق خط الصين – لاوس الحديدي من موهان – بوتن على حدود البلدين، ويمتد جنوبا حتى إلى فينتيان في لاوس، ويبلغ طوله الإجمالي 418 كيلومترا، وتكون أكثر من 60% من أجزائه جسورا وأنفاقا، وقد بدأ بناؤه في نهاية 2016، وتستمر مدة البناء 5 سنوات، ويبلغ مجمل الاستثمارات 40 مليار يوان صيني تقريبا، بمساهمة مالية قدرها 70% و30% من جانبي الصين ولاوس على التوالي. ويعتبر هذا الخط الحديدي أول مشروع خارجي للسكك الحديدية تشترك الصين في تمويله وبنائه وإدارته كطرف رئيسي ويرتبط مباشرة بشبكة السكك الحديدية الصينية،

ويستخدم المعايير التقنية والمعدات الصينية بشكل تام.

2. منشآت الطيران

يمكن للرحلات الجوية العابرة للقارات أن تدفع تجاوب الأسواق وتنقل المسافرين بين مختلف الدول على طول "الحزام والطريق"، وفي الوقت نفسه يمكنها أن تعكس درجة السهولة والترابط للمواصلات الثنائية. في الميناء الجوي بمدينة تشنغتشو في مقاطعة خنان الصينية، تم تشغيل 30 خطا جويا دوليا خاصا للشحن. فضلا عن ذلك، قامت الصين ببناء 15 مطارا جديدا وإصلاح (توسيع) 28 مطارا قديما في المقاطعات على طول "الحزام والطريق"، وفي "قائمة المشاريع المتوسطة والضخمة الرئيسية للطيران المدني لعام 2015"، هناك 51 مشروعا ذا صلة ب"الحزام والطريق"، وبقيمة استثمارية 200 مليار يوان صيني.

3. منشآت النقل البحري

يمكن للطرق البحرية أن تحقق تبادل كمية ضخمة من موارد الإنتاج والتمتع بها سوية بتكلفة منخفضة، وتلعب دورا أساسيا في التجارة الدولية للسلع الرئيسية. ويعتبر بناء الترابط والتواصل البحري أساسا هاما لبناء "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، وقد أجرت الصين تعاونا مع الدول على طول "الحزام والطريق" في بناء الموانئ والمنشآت الرئيسية وإنشاء آلية الترابط والتواصل البحري على نطاق واسع.

يعتبر بناء الموانئ الرئيسية والتعاون بين موانئ الصداقة، نقطة هامة في بناء الترابط والتواصل البحري. في 28 مايو 2015، وقعت الشركة الثالثة لشؤون الملاحة التابعة للمؤسسة الصينية لبناء المواصلات، اتفاقية مشروع بناء ميناء لوغانفيل بجمهورية فانواتو؛ وفي 27 يونيو 2016، افتتح مشروع إعادة إعمار ميناء بيرا في موزمبيق، الذي قاولته الشركة الصينية لهندسة الموانئ؛ وفي 13 نوفمبر 2016، بدأ تشغيل ميناء جوادر الباكستاني، الذي استثمرت فيه الصين، بشكل رسمي؛ وحتى 31 ديسمبر 2016، تم إنجاز بناء المرحلتين الأولى والثانية لمشروع ميناء هامبانتوتا في سريلانكا، الذي أشرف الجانب الصيني على بنائه؛ وفي 16 يناير 2017، بدأ بناء منطقة التجارة الحرة في جيبوتي، والتي تشترك فيها المؤسسات الصينية بما فيها ميناء داليان ومجموعة التجارة الصين وغيرهما. وفي 27 مايو 2016، عقد الاجتماع الأول للشبكة التعاونية بين مدن الموانئ في الصين ودول آسيان، حيث تم تشغيل مشروع خدمات الخطوط البحرية والجوية بين الصين ودول آسيان الرئيسية، والمشروع المركزي (المرحلة الأولى) للمعلومات اللوجستية حول موانئ الصين ودول آسيان، كما بدأ بناء مشروع قاعدة التمارين المائية. وفي الوقت نفسه، ناقش الاجتماع "طرق التعاون للشبكة التعاونية بين مدن الموانئ في الصين ودول آسيان" و"التطلعات والأعمال للشبكة التعاونية بين مدن الموانئ في الصين ودول آسيان"، مع تأسيس سكرتارية الجانب الصيني للشبكة التعاونية. حتى نهاية عام 2016، تم تشغيل خطوط الحاويات التي تربط بين مدينة تشينتشو باعتبارها المدينة المركزية الصينية للشبكة التعاونية بين مدن الموانئ في الصين ودول آسيان، وبين موانئ في كل من ماليزيا وفيتنام وميانمار وسنغافورة وإندونيسيا وتايلاند وغيرها من دول آسيان؛ وتحقق ترابط المعلومات اللوجستية لميناء خليج بيبو وميناء كوانتان الماليزي؛ وأصبحت موانئ تشينتشو وكوانتان وسيهانوكفيل وغيرها، موانئ متآخية، وأصبح ميناء خليج بيبو وميناء كلاغ الماليزي مينائي صداقة؛ وأكدت كل من المجموعة الدولية لشؤون الملاحة بسنغافورة وشركة الباسيفيك للخطوط البحرية الدولية بسنغافورة وميناء ملقا الماليزي ومجموعة ميناء رتشاو في شاندونغ ومجموعة تشانجيانغ لشؤون الملاحة وغيرها، على مشاركتها في الشبكة التعاونية المذكورة آنفا.

4. منشآت الطاقة

يضم ترابط الطاقة ترابط الطاقة التقليدية وترابط الطاقة الجديدة، وتعد الطاقة مجالا هاما للتعاون بين الصين والدول على طول "الحزام والطريق"، إذ أن حجم الإنتاج الإجمالي للطاقة الأولية والطاقة المتجددة يعكس درجة وفرة الطاقة في الدولة المستضيفة، كما يعكس الجودة الكلية للبنية التحتية بصورة غير مباشرة. وتعمل الصين بجدية لرفع سرعة بناء البنية التحتية للطاقة في الدول والأقاليم على طول "الحزام والطريق". وفي الفترة بين أكتوبر 2013 و30 يونيو 2016، قامت الشركات الصينية المملوكة للدولة بتوقيع اتفاقيات بشأن بناء أكثر من 40 مشروعا ضخما في الخارج، تتناول مجالات توليد ونقل الكهرباء ونقل النفط والغاز وغيرها، وتتعلق بـ19 دولة على طول "الحزام والطريق". في عام 2014، بدأ بناء الجزء الطاجيكي لخط أنابيب الغاز الطبيعي الممتد بين الصين وآسيا الوسطى، والجزء الروسي لخط أنابيب الغاز الطبيعي الشرقي بين الصين وروسيا. وفي عام 2015، حققت مختلف المشاريع تطورات ه حيث أجرت المؤسسات الصينية للطاقة الكهرونووية تعاونا في هذا المجال مع رومانيا والمملكة المتحدة وباكستان والأرجنتين، وأجرت المؤسسات الصينية للطاقة الكهرومائية تعاونا في هذا المجال مع أنغولا والبرازيل ونيبال وباكستان والأرجنتين، ويعد مشروع محطة كاروت للطاقة الكهرومائية في باكستان، أول مشروع استثماري في الخارج بعد تأسيس صندوق طريق الحرير. وفي النصف الأول فقط من عام 2016، تم التوصل إلى أكثر من 16 مشروعا بشأن التعاون في الطاقة بين الصين والدول على طول "الحزام والطريق".

ويشمل التعاون الصيني – الروسي في الطاقة اتفاقيات التعاون في النفط والغاز والطاقة الكهرونووية والفحم وغيرها، كما توصل الطرفان إلى آراء مشتركة في مجالات زيادة إمدادات النفط الخام وبناء أنابيب الغاز الطبيعي واستيراد الطرف الصيني الغاز الطبيعي المسال من روسيا، وبناء مصنع التصفية المشترك التمويل وغيرها؛ ويركز التعاون الصيني – الكازاخستاني في الطاقة على تنفيذ وبناء أنابيب النفط والغاز العابرة للقارات على نحو سليم، وتعزيز التعاون في تنمية ومعالجة النفط والغاز، ودعم الشركة الصينية الوطنية للبترول للمساهمة في حقل كاشاقان. وكان الرئيس الصيني شي جين بينغ ونظيره الكازاخستاني نور سلطان نزارباييف، قد حضرا مراسم تشغيل المرحلة الأولى لمشروع أنابيب الغاز الطبيعي الثاني بين الصين وكازاخستان.

فضلا عن ذلك، أجرت الصين التعاون في مجال الطاقة مع أوزبكستان وإندونيسيا وفنزويلا وتركمانستان وغيرها على نحو شامل. وبذلت جهدا كبيرا في تعزيز التعاون في تكامل المجاري الأعلى والمتوسط والأسفل للنفط والغاز، وتربية الأكفاء المحليين المتخصصين في الطاقة، ودفع نمط التعاون الجديد (نفط وغاز بلاس)، وتسهم كل هذه الإجراءات في بناء "مجتمع التعاون في الطاقة" بين الطرف الصيني والأطراف الأجنبية. إضافة إلى ذلك، تتعاون كثير من دول العالم مع الصين في أشكال شتى من الطاقات بما فيها الطاقة العادية والطاقة النووية والطاقة الجديدة والطاقة النظيفة وغيرها. على سبيل المثال التعاون الصيني – الأمريكي في الطاقة، ويعد التعاون في مركز الدراسة الصيني – الأمريكي المشترك للطاقة النظيفة والإنجازات التي حققها نقاط هامة تسلط الضوء على سعي الطرفين لتنمية الطاقة النظيفة وتخفيف انبعاث الغازات المسببة للاحتباس الحراري.

5. منشآت الاتصالات

تعد منشآت الاتصالات طريقا سريعا معلوماتيا للترابط والتواصل بين مختلف الدول على طول "الحزام والطريق"، كما هي أساس التبادل والتعاون المعلوماتي. وتعكس نسبة تغطية الخطوط الهاتفية ونسبة تعميم شبكة الإنترنت من ناحيتين، درجة التغلغل لكل من الشبكة الرقمية والشبكة اللاسلكية وشبكة الإنترنت في الدولة المستضيفة، كما تعكسان مستوى منشآت الاتصالات لهذه البلدان.

وحاليا تعمل مؤسسات الاتصالات الصينية وعلى رأسها تشاينا يونيكوم وتشاينا تيليكوم وتشاينا موبايل بإيجابية لتسريع بناء منظومة الاتصالات للمشاريع العابرة للقارات في الدول والأقاليم على طول "الحزام والطريق"، وتحسين توزيع الشبكات الأساسية الدولية. وفي الوقت الحاضر، يمكن للصين أن تتصل بأمريكا الشمالية وشمال شرقي آسيا وجنوب شرقي آسيا وأستراليا والشرق

الأوسط وشمال أفريقيا والمناطق الأوروبية عبر الكوابل البحرية الدولية؛ كما يمكنها أن تتصل مباشرة بروسيا ومنغوليا وكازاخستان وقيرغيزستان وطاجيكستان وفيتنام ولاوس وميانمار ونيبال والهند وغيرها عبر عدة كوابل برية دولية، تمتد حتى تغطي آسيا الوسطى وأوروبا الشمالية ودول جنوب شرقي آسيا. علاوة على ذلك، حقق تدويل تقنية TD–LTE إنجازا أوليا تحت رعاية الصين، حيث امتلكت مبادرة (جي تي آي) التي أطلقتها الصين، 116 مشغلا و97 مزودا بالمعدات، وفتحت 30 دولة بما فيها الصين والولايات المتحدة الأمريكية واليابان والهند والسعودية وروسيا وأستراليا وغيرها، 52 شبكة تجارية لهذه التقنية. فضلا عن ذلك، هناك 83 خطة للشبكة التجارية لهذه التقنية في 55 دولة، قيد الترتيب الآن. وفي ناحية التعاون في المعلومات الجوية، وقعت الصين مذكرات تفاهم بشأن التعاون في الطيران الفضائي مع 15 دولة، وأجرت التعاون مع فرنسا في القمر الصناعي البحري وقمر SVOM الصناعي.

ثالثا، البناء المشترك للممرات الاقتصادية

يتم بناء سبل وطرق "الحزام والطريق" من خلال نسج الشبكة الاقتصادية والتجارية والمرورية التي تربط بين قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا ب"الممرات الاقتصادية الرئيسية ال6": حيث أن مشاريع وممرات الجسر الأورآسيوي الجديد والممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا والممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغربي آسيا، لا تسهم بربط أكثر المناطق حيوية اقتصادية في شرقي آسيا والدائرة الاقتصادية الأوروبية المتقدمة فحسب، بل تجعل الطريق التجاري بين الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط سالكا، مما يتيح فرصا لتنمية البلدان الأورآسيوية غير الساحلية؛ أما الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان والممر الاقتصادي بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية والممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار، فتجعل التأثيرات الاقتصادية للممر الأورآسيوي تشع إلى جنوبي آسيا وجنوب شرقي آسيا ومنطقة المحيط الهندي، ولديها قوة كامنة كبيرة. اختلافا عن المنظومة العالمية المتمثلة في "المركز – شبه الحافة – الحافة" التي تم تشكيلها نتيجة للتوسع الإمبراطوري في أنحاء العالم، تسعى الممرات الاقتصادية الرئيسية ال6 لإزالة القيود والحواجز التي تفرضها الظروف السياسية والجغرافية على النشاطات الاقتصادية، وتحقيق التوزيع الموجه للسوق لعناصر الإنتاج في فضاء أكبر حسب تفوقاتها النسبية، مما يشكل سلسلة كاملة للقيمة الإنتاجية، ويقدم فرصا غير مسبوقة للتنمية المتزايدة للاقتصاد العالمي، خاصة لتنمية الدول النامية. وفي الوقت نفسه، تتشكل شبكة المواصلات المجسمة المتكونة من السكك الحديدية والطرق العامة والخطوط البحرية والجوية وشبكة نقل الكهرباء وشبكة الاتصالات وشبكة أنابيب النفط والغاز سوية، لتكون شبكة مركبة ومترابطة للبنية التحتية، وأساسا ماديا للممرات الاقتصادية الرئيسية ال6.

1. الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا

في 11 سبتمبر 2014، أشار الرئيس الصيني شي جين بينغ، خلال حضوره اللقاء بين رؤساء الصين وروسيا ومنغوليا، إلى أهمية إجراء الاتصال والترابط بين "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" و"السكك الحديدية الكبرى العابرة لقارتي أوروبا وآسيا" في روسيا، و"طريق المروج" في منغوليا، وبناء الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا. وفي 9 يوليو 2015، عقد الرئيس الصيني شي جين بينغ اللقاء الثاني مع نظيره الروسي فلاديمير بوتين ونظيره المنغولي تشياغين البجدورج في مدينة أوفا، حيث أجيزت "خريطة الطريق المتوسطة الأمد لتنمية التعاون الثلاثي الأطراف بين الصين وروسيا ومنغوليا". وعلى هامش هذا اللقاء، وقعت الجهات المعنية للبلدان الثلاثة "مذكرة التفاهم حول صياغة منهاج خطة بناء الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا" و"الاتفاقية الإطارية حول التعاون في تهيئة الشروط الميسرة لتعزيز التنمية التجارية بين الصين وروسيا ومنغوليا" و"الاتفاقية الإطارية حول التعاون في مجال تنمية الموانئ (المرافئ) الحدودية في الصين وروسيا ومنغوليا"، كما تم توضيح الإطار العام والمضامين الرئيسية ل"منهاج خطة بناء الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا" الذي قامت الأطراف الثلاثة بصياغته سوية. وفي 23 يونيو 2016، عقد الرئيس الصيني شي جين بينغ اللقاء الثالث مع نظيره الروسي فلاديمير بوتين ونظيره المنغولي تشياغين البجدورج في طشقند، حيث شهدوا توقيع "منهاج خطة بناء الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا" و"الاتفاقية حول الاعتراف المتبادل بنتائج مراقبة الجمارك على البضائع الخاصة بين الإدارة العامة للجمارك بجمهورية الصين الشعبية والمصلحة العامة للجمارك والضرائب بجمهورية منغوليا ومصلحة الجمارك بالاتحاد الروسي" وغيرهما من وثائق التعاون. وفي 13 سبتمبر نفس العام، أصدرت لجنة الدولة للتنمية والإصلاح بجمهورية الصين الشعبية "منهاج خطة بناء الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا"، ويرمز ذلك إلى التنفيذ الرسمي لأول خطة تعاون متعددة الأطراف في إطار "الحزام والطريق".

النقطة الحاسمة لبناء الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا هي إجراء الاتصال والترابط بين الحزام الاقتصادي لطريق الحرير والسكك الحديدية العابرة لقارتي آسيا وأوروبا بروسيا وطريق المروج بمنغوليا، وربط البنية التحتية للمواصلات بين البلدان الثلاثة بشكل متزايد. إن البلدان الثلاثة: الصين ومنغوليا وروسيا، تتمتع بأراض شاسعة واسعة وحدود طويلة، فيعد تشكيل الإطار الذي يتخذ من النقل العابر للقارات للسكك الحديدية والطرق العامة كقوام رئيسي، ويتخذ من النقل الجوي كقوام إضافي، مع تعاون النقل المائي، أفضل خيار لبناء الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا. وستصبح الموارد النفطية والغازية الوفيرة في روسيا واحدة من المجالات التنموية الرئيسية للبلدان الثلاثة، ولا تقدم أنابيب النفط والغاز التي تربط بين روسيا ومنغوليا والصين، وبين روسيا وآسيا الوسطى، ضمان طاقة أكثر استقرارا وتنوعا لكل من منغوليا والصين فحسب، بل تساعد في خروج الاقتصاد الروسي من الصعوبة. كما تعد وفرة الموارد المعدنية وطاقة الرياح والطاقة الشمسية والطاقات النظيفة الأخرى في منغوليا وروسيا مجالا تعاونيا قابلا للتنمية المتزايدة. ويشمل التعاون في الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا سبعة مجالات، بما فيها تنمية البنية التحتية للمواصلات وترابط منشآت المواصلات وبناء الموانئ والتعاون في الجمارك والطاقة الإنتاجية والاستثمار والتعاون الاقتصادي والتجاري والتعاون الثقافي والإنساني وحماية البيئة الإيكولوجية والتعاون بين المناطق المحلية والحدودية.

2. الممر الاقتصادي للجسر الجديد للقارة الأورآسيوية

تتمتع الطرق البحرية والبرية بين الصين وأوروبا بمغزى استراتيجي هام في بناء "الحزام والطريق". ويعتبر الاتحاد الأوروبي أكبر شريك تجاري ومصدرا استثماريا خارجيا للصين، فهو شريك هام للتنمية الاقتصادية الصينية. وتقدم الطرق البحرية والبرية بين الصين وأوروبا إسهاما في تسهيل التبادل الاقتصادي والتجاري بين الصين والاتحاد الأوروبي باعتبارهما أكبر منطقتين منتجتين ومستهلكتين في العالم. وفي الوقت نفسه، نظرا لاختلاف مستوى التنمية الاقتصادية في دول آسيا الوسطى وغربي آسيا وأوروبا الشرقية على طول الطرق البحرية والبرية بين الصين وأوروبا، يسهم تشغيل هذه الطرق في إشعاع الإنجازات التنموية التي حققتها الصين والاتحاد الأوروبي إلى الدول والأقاليم على طول هذه الطرق، مما يرفع مستوى التنمية الاقتصادية في أورآسيا كلها.

يعد الجسر الأورآسيوي الجديد خطا حديديا رئيسيا دوليا يربط بين مدينة ليانيونقانغ بمقاطعة جيانغسو الصينية وميناء روتردام الهولندي، ويتكون الجزء الصيني من خط ليانيونقانغ – لانتشو الحديدي وخط لانتشو – شينجيانغ الحديدي. ويمر الجسر الأورآسيوي بسبع مقاطعات ومناطق صينية هي جيانغسو وآنهوي وخنان وشنشي وقانسو وتشينغهاي وشينجيانغ، ويخرج من الصين بعد اجتياز آلاشانكو الواقعة على الحدود الصينية – الكازاخستانية. وبعد مغادرة الصين، يمكنه أن يصل إلى ميناء روتردام في هولندا عبر ثلاثة خطوط. ويتصل الخط المتوسط بمحطة الصداقة للسكك الحديدية الروسية، ثم يدخل شبكة السكك الحديدية الروسية ويصل إلى ميناء روتردام الهولندي أخيرا مرورا بسمولينسك وبرست ووارسو وبرلين، ويبلغ طوله الإجمالي 10900 كيلومتر، ويشع إلى أكثر من 30 دولة وإقليما بالعالم. في 7 سبتمبر 2013، طرح الرئيس الصيني شي جين بينغ، مبادرة البناء المشترك ل"الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" في كازاخستان، وبعد ذلك وقعت حكومة ليانيونقانغ المحلية اتفاقية حول مشروع التعاون اللوجستي الدولي الصيني – الكازاخستاني مع الشركة الكازاخستانية المساهمة المحدودة للسكك الحديدية الحكومية، ثم صار هذا المشروع أول منصة حقيقية لبناء "الحزام والطريق". وحاليا يتقدم مشروع مركز التعاون الحدودي الدولي الصيني – الكازاخستاني في هوقوس بخطى ثابتة، ومن المتوقع أن ينجز كل المشروع في عام 2019. وقد باشرت الصين خدمات قطارات مشتركة للحاويات بين الصين وأوروبا والدول على طول الحزام والطريق، وبدأ استعمال الماركة الموحدة لقطارات الشحن بين الصين وأوروبا اعتبارا من 8 يونيو 2016؛ وفي 8 أكتوبر، نشر مكتب الفرقة القيادية لدفع بناء "الحزام والطريق" "خطة بناء وتنمية قطار الشحن بين الصين وأوروبا (2016 – 2020) "، التي تخطط أعمال تنمية وبناء قطارات الشحن بين الصين وأوروبا في السنوات الخمس القادمة. وحتى يناير 2017، بلغ عدد خطوط رحلات قطارات الشحن التي أطلقتها الصين مع أوروبا، 39 خطا، وبلغ مجمل عدد قطارات الشحن حوالي 3000 قطار، تغطي 15 مدينة في

10 دول أوروبية.

3. الممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغربي آسيا

مازال التعاون الاقتصادي بين آسيا الوسطى وغربي آسيا وبين الصين يتمتع بآفاق مستقبلية رحبة. ويمكن للاستراتيجيات التنموية التي طرحتها دول آسيا الوسطى وغربي آسيا مؤخرا أن ترتبط بالممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغربي آسيا. تسعى دول آسيا الوسطى لتحقيق تنوع الاقتصاد الخارجي، محاولة لخفض درجة الاعتماد التجاري على المناطق السوفيتية السابقة. بينما تأمل دول غربي آسيا في إعادة تنمية اقتصادها بعد تعرضها للاضطرابات، ومنها على سبيل المثال خطة الحكومة المصرية الجديدة "خطة النهضة". ينطلق الممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغربي آسيا، الذي مازال قيد التخطيط، من شينجيانغ بالصين، ويتجه غربا إلى الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية وسواحل البحر الأبيض المتوسط مرورا بآسيا الوسطى، ويتناول رئيسيا الدول الخمس بآسيا الوسطى (كازاخستان وقيرغيزستان وطاجيكستان وأوزبكستان وتركمانستان)، وإيران وتركيا وغيرها. وفي منطقة آسيا الوسطى، نجحت الصين في دفع الاتصال الشامل بين "الحزام والطريق" وطريق النور الكازاخستاني والاستراتيجيات التنموية الأخرى، ووقعت اتفاقيات التعاون الثنائي بشأن البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير مع كازاخستان وطاجيكستان وقيرغيزستان وأوزبكستان وغيرها. وفي منطقة غربي آسيا، في 5 يونيو ٢٠١٤، دعا الرئيس الصيني شي جين بينغ في الاجتماع الوزاري السادس لمنتدى التعاون الصيني – العربي، إلى تشكيل إطار التعاون "3+2+1" بين الصين والدول العربية، الذي يتخذ من التعاون في الطاقة كمحور، ويتخذ من بناء البنية التحتية وتسهيل التجارة والاستثمار كجناحين، ويتخذ من المجالات العالية التكنولوجيا الثلاث بما فيها الطاقة النووية والطيران الفضائي والأقمار الصناعية والطاقة الجديدة، كنقاط اختراق جديدة، بغية تعزيز التعاون بين الصين والدول العربية على نحو شامل، وخلق شروط مؤاتية لتنمية العلاقات الصينية – العربية وبناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير.

4. الممر الاقتصادي بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية

تتقدم أعمال بناء الممر الاقتصادي بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية إلى الأمام بصورة سلسة. حاليا تكون دول شبه جزيرة الهند الصينية في المرحلة التنموية الحاسمة، وفي حاجة ملحة لدفع بناء البنية التحتية. أما الصين، فتمتلك تفوقات رأس المال والتكنولوجيا والتطبيق في مجال بناء البنية التحتية، لذا يتمتع تعاون الطرفين بعقلانية طبيعية. حيث ينبغي لبناء الممر الاقتصادي بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية أن يتمسك بالأساس المتمثل في بناء البنية التحتية، ويسعى لدفع تعمق التعاون الصناعي والتعاون التجاري، وتنسيق العلاقة بينه وبين آلية تعاون لانتسانغ – ميكونغ. يتخذ بناء هذا الممر الاقتصادي من السكك الحديدية العابرة لآسيا كنقطة رئيسية، وقد حقق تقدما كبيرا في بناء الخط الحديدي المتوسط. على الرغم من التعمق المستمر للتعاون الاستثماري والتجاري بين الصين ودول شبه جزيرة الهند الصينية، بيد أن الرسوم الجمركية مازالت تتسم بإمكانية الانخفاض، ومازالت التكلفة العابرة للقارات تعرقل التجارة الثنائية بين الصين ودول جنوب شرقي آسيا. ونظرا لتكثف التبادلات الثقافية والإنسانية بين الصين ودول شبه جزيرة الهند الصينية، يتمتع بناء الممر الاقتصادي بأسس شعبية قوية.

يتخذ الممر الاقتصادي بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية من مدينة ناننينغ بمقاطعة قوانغشي ومدينة كونمينغ بمقاطعة يونان في الصين كانطلاقة، وسنغافورة كنقطة النهاية، ويمر بفيتنام ولاوس وكمبوديا وتايلاند وميانمار وماليزيا وغيرها من الدول الواقعة في شبه جزيرة الهند الصينية، فيعتبر جسرا قاريا يربط بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية، كما هو الممر الاقتصادي العابر للقارات للتعاون بين الصين ودول آسيان. وفي 20 ديسمبر 2014، طرح رئيس مجلس الدولة الصيني لي كه تشيانغ عند حضوره لاجتماع القادة الخامس حول التعاون الاقتصادي دون الإقليمي لمنطقة نهر الميكونغ المنعقد في بانكوك، ثلاثة مقترحات بشأن تعميق

العلاقات بين الصين ودول شبه جزيرة الهند الصينية الخمس، ألا وهي التخطيط المشترك لبناء شبكة النقل والمواصلات ومشروع التعاون الصناعي من كل الأبعاد، وخلق النمط الجديد للتعاون التمويلي، وتعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة والمتناسقة. وفي 26 مايو 2016، أصدرت الدورة التاسعة لمنتدى التعاون الاقتصادي لمنطقة خليج بيبو الكبرى ومنتدى تنمية الممر الاقتصادي بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية "الاقتراحات بشأن الممر الاقتصادي بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية"، بحيث تم توقيع اتفاقيات لـ9 مشاريع، تضم منصة التصفية للتجارة الإلكترونية العابرة للقارات بين الصين ودول شبه جزيرة الهند الصينية ومركز هواوي للحوسبة السحابية والبيانات الكبرى بين الصين ودول آسيان، ومشروع بناء النقطة التجريبية لمنطقة التعاون الاقتصادي العابر للقارات بين ترا لينه في فيتنام ولونغبانغ بالصين وغيرها، ويبلغ مجمل استثماراتها 78.4 مليار يوان صيني.

5. الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان

تعد الصين واحدة من أهم الشركاء التجاريين لباكستان. ويهدف بناء الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان لتعزيز التبادل والتعاون بين الصين وباكستان في مجالات المواصلات والطاقة والبحر وغيرها، وتوطيد الترابط والتواصل بينهما، وتدعيم التنمية المشتركة للبلدين. ينطلق هذا الممر من كاشغر بمنطقة شينجيانغ الصينية، ويصل إلى ميناء جوادر في باكستان، ويتجاوز طوله الإجمالي 3000 كيلومتر، يرتبط بـ"الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" شمالا، ويتصل بـ"طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" جنوبا، مما يحقق الربط الشمالي والجنوبي بين "طريق الحرير البري" و"طريق الحرير البحري"، فيعد ممرا اقتصاديا كاملا يتكون من الطرق العامة والسكك الحديدية وأنابيب النفط والغاز وكابلات الألياف الضوئية، كما هو واحد من المشاريع الرئيسية لـ"الحزام والطريق".

تتقدم أعمال بناء الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان إلى الأمام بشكل سلس. ويحرص قادة البلدين حرصا كبيرا على بناء هذا الممر الاقتصادي، وقد تم عقد اجتماعات عديدة لمناقشة الخطة البعيدة المدى للممر الاقتصادي بين البلدين والمشاريع ذات الأولوية والطاقة والبنية التحتية وغيرها. وتتمثل الثمرة الرئيسية التي حققها الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان في إنجاز بناء ميناء جوادر الباكستاني، الأمر الذي يلعب دورا نموذجيا وقياديا هاما في دفع تنفيذ مبادرة "الحزام والطريق" والمشاريع المخططة بصورة سلسة. وفي إبريل 2015، وضعت الحكومتان الصينية والباكستانية، بصورة أولية، الخطة البعيدة المدى لبناء ممر رباعي مكون من الطرق العامة والسكك الحديدية وأنابيب النفط والغاز وكابلات الألياف الضوئية بين مدينة كاشغر بمنطقة شينجيانغ الصينية وميناء جوادر في باكستان. وستقوم الصين وباكستان سوية ببناء منشآت النقل والمواصلات والكهرباء في المناطق على طول هذا الممر الرباعي، ومن المتوقع أن تبلغ القيمة الاستثمارية الإجمالية 45 مليار دولار أمريكي، ويتم إنجاز بنائه في عام 2030. وفي 20 إبريل نفس العام، شهد الرئيس الصيني شي جين بينغ ورئيس الوزراء الباكستاني نواز شريف، مراسم الافتتاح لـ5 مشاريع رئيسية في الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان، حيث تم توقيع 51 اتفاقية تعاون ومذكرة تفاهم بين الصين وباكستان، وأكثر من 30 اتفاقية منها تتعلق بالممر الاقتصادي بين الصين وباكستان. كما يعمل الجانبان الصيني والباكستاني على توثيق تعاونهما في مجال الطاقة وبناء البنية التحتية، مما يكسر عنق الزجاجة الاقتصادي والاجتماعي الذي ظل يعرقل التنمية الباكستانية لمدة طويلة. على سبيل المثال "الاتفاقية الإطارية بين مصلحة الدولة الصينية للسكك الحديدية ووزارة السكك الحديدية الباكستانية حول الارتقاء بمستوى ML1 والدراسة المشتركة لجدوى مركز هافيليان للشحن غير المعبأ للسكك الحديدية الباكستانية" وطريق كراتشي – لاهور السريع و"مذكرة التفاهم حول مشروع الطريق السريع في الخليج الشرقي لميناء جوادر ومشروع مطار جوادر الدولي" وغيرها.

6. الممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار

إن الممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار يربط الاقتصادات الآسيوية الرئيسية الثلاثة: الصين والهند وآسيان،

فيعد نقطة ارتكازية هامة تربط بين جنوب شرقي آسيا والمحيط الهندي في طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، ويتمتع بمغزى هام في تعزيز التعاون الاقتصادي بين الدول الأربع وتعميق التكامل الاقتصادي الآسيوي. وبالنسبة لدول بنغلاديش والهند وميانمار، يعد هذا الممر الاقتصادي طريقة رئيسية لتقاسم ثمار التنمية الصينية، وتسريع التنمية الاقتصادية والاجتماعية المحلية. وبالنسبة للصين، يعتبر هذا الممر الاقتصادي تنظيما استراتيجيا لتغيير الوضع المتخلف في مناطق جنوب غربي الصين، وتقليص الفجوة بين المناطق الشرقية والغربية، الأمر الذي يسهم في التبادل الاقتصادي والتجاري الأوثق بين مناطق جنوب غربي الصين ودول جنوبي آسيا ودول جنوب شرقي آسيا.

ومنذ طرحه، حظي الممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار باستجابة إيجابية من كل من الهند وبنغلاديش وميانمار. وفي الفترة بين 18 و19 ديسمبر 2013، انعقد الاجتماع الأول لفرقة العمل المشتركة للممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار، في مدينة كونمينغ الصينية، حيث تم توقيع موجز محضر الاجتماع وخطة الدراسة المشتركة للممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار، وتأسيس آلية سعي حكومات الدول الأربع لدفع التعاون بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار بصورة رسمية. وفي الفترة بين 17 و18 ديسمبر 2014، عقد الاجتماع الثاني لفرقة العمل المشتركة للممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار في بنغلاديش، حيث جرت المناقشات والتطلعات الواسعة حول آفاق الممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار، وترتيب الأولويات واتجاهات التنمية. وفي الفترة بين 14 و16 يناير 2015، أقيم المنتدى التجاري بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار في مدينة هانغتشو الصينية، حيث تم البحث حول الاعتماد على الممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار وإظهار التفوقات الاقتصادية والمواردية للدول الأربع، وتعزيز التنمية المزدهرة للاقتصاد الإقليمي، إلى جانب تأسيس مجلس الشؤون التجارية بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار على مستوى الدولة. في الفترة بين 13 و17 أكتوبر 2016، قام الرئيس الصيني شي جين بينغ بزيارة إلى كل من كمبوديا وبنغلاديش، وحضر الاجتماع الثامن لقادة دول بريكس المنعقد في ولاية غوا الهندية، الأمر الذي أسهم في بناء الممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار، والاتصال العضوي بين بناء "الحزام والطريق" و"مبادرة التعاون الاقتصادي والتكنولوجي في مجالات عديدة حول خليج البنغال" وغيرهما من الخطط ذات الصلة، وتوطيد بناء البنية التحتية والترابط بينها.

Table of Contents